

**Enquête publique unique préalable
à la déclaration d'utilité publique modificative
concernant le projet de la Ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris
Express reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue), Antonypôle, Massy Opéra,
Massy Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin-en-
Yvelines Est, Satory et Versailles chantiers,
emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme
des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous**

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

Arrêté d'organisation de la Préfecture de la région Île-de-France, Préfecture de Paris, N°2020-05-19-004

Enquête publique ouverte du 15 juin au 17 juillet 2020

- soit pendant une durée de 33 jours consécutifs –

RAPPORT D'ENQUÊTE

Tome 1

15 septembre 2020

Membres de la Commission d'enquête
Catherine MARETTE, présidente
Marie-Claire EUSTACHE, vice-présidente
Sylviane DUBAIL, Daniel TOURNETTE, Laurent KLEIN, membres titulaires

LISTE DES SIGLES & ABREVIATIONS UTILISES

Ae	Autorité environnementale, plus précisément dénommée « autorité de l'État compétente en matière d'environnement »
ASN	Autorité de sûreté nucléaire
Basias	Base de données des anciens sites industriels et activités de services
Basol	Base de données des sites et sols pollués
CDT	Contrat de développement territorial, outil de planification contractuel défini par les communes concernées du Grand Paris et les services déconcentrés de l'État via la préfecture de l'Île-de-France.
CEA	Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives
CPS	Communauté d'agglomération Paris-Saclay, regroupant les 27 communes de l'OIN Paris-Saclay
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable, service d'inspection, d'audit et de conseils du ministère de la transition écologique
CGI	Commissaire général à l'investissement, devenu le Secrétariat général pour l'investissement en 2017
CIA	Consultation inter-administrative
CNDP	Commission nationale du débat public
CNPN	Conseil national de la protection de la nature
COSU	Comité de suivi des utilisateurs
CPS	Communauté d'agglomération de Paris-Saclay
DAE	Dossier d'autorisation environnementale
DGTIM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la Transition écologique
DRIEA	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de la préfecture d'Île-de-France
DUP	Déclaration d'utilité publique
EBC	Espace boisé classé (à conserver, à protéger ou à créer)
EPAPS	Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay en charge du développement de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay
ER	Emplacement réservé d'un plan local d'urbanisme
ERC	« Éviter, réduire et compenser », principe de développement durable visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur leur environnement, et en particulier aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps.
ERP	Établissement recevant du public
GES	Gaz à effet de serre
GPE	Grand Paris Express, projet de réseau de transport public composé de quatre lignes de métro automatique autour de Paris , et de l'extension de deux lignes existantes.
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IDF	Île-de-France
IDFM	Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité en région Île-de-France dénommé Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) jusqu'en juin 2017
INB	Installation nucléaire de base
MECDU	Mise en Compatibilité des documents d'urbanisme
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale

NATURA 2000	Réseau de sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent.
OA	Ouvrage Annexe (à la Ligne 18)
OIN	Opération d'intérêt national
OIN Paris-Saclay	Opération d'intérêt national Paris-Saclay, projet d'aménagement concernant 27 communes du sud-ouest de l'Île-de-France dont le but est la création d'un cluster scientifique et technologique
PAC	Porter à connaissance, établi par le Préfet
PDUIF	Plan de déplacements urbains Île-de-France
PGRI	Plan de gestion des risques d'inondation
PGT	Plan général des travaux
PLU	Plan local d'urbanisme
PPA	Personnes publiques associées
PPI	Plan particulier d'intervention
RATP	Régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial de l'État assurant l'exploitation d'une partie des transports en commun de Paris et de sa banlieue
RD	Route départementale
RER	Réseau express régional d'Île-de-France
RN	Route nationale
RNT	Résumé non technique (de l'étude d'impact)
RTPGP	Réseau de transport public du Grand Paris, ancienne appellation du Grand Paris Express
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux, décline à l'échelle d'un bassin versant et de son cours d'eau, appelés unité hydrographique ou d'un système aquifère les grandes orientations définies par le SDAGE
SCOT	Schémas de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDRIF	Schéma directeur de la région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris, établissement public à caractère industriel et commercial, chargé de concevoir et construire le réseau de transport Grand Paris Express, maître d'ouvrage de la Ligne 18
SGPI	Secrétariat général pour l'investissement, placé sous l'autorité du premier ministre, remplace le commissaire général à l'investissement depuis 2017
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France, renommé Île-de-France mobilités en 2017
TCSP	Transport en commun en site propre
TEP	Tonne d'équivalent pétrole, unité de mesure de l'énergie, correspondant au pouvoir calorifique d'une tonne de pétrole « moyenne »
Transilien	Réseau de trains de banlieue de SNCF Voyageurs desservant principalement les gares d'Île-de-France
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAD	Zone d'aménagement différé
ZNA	Zone non aedificandi
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
ZPNAF	Zone de protection naturelle agricole et forestière

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUETE

LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES TROIS TOMES SUIVANTS

TOME 1	<p>RAPPORT <i>Préambule</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Présentation de l'enquête publique 2. Examen du dossier d'enquête 3. Déroulement de l'enquête 4. Evaluation du projet soumis à enquête <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Thème A</td><td>Participation- Accessibilité du dossier</td></tr> <tr><td>Thème B</td><td>Evolution du tracé</td></tr> <tr><td>Thème C</td><td>Gare du CEA-Saint-Aubin</td></tr> <tr><td>Thème D</td><td>Rentabilité économique</td></tr> <tr><td>Thème E</td><td>Impacts temporaires</td></tr> <tr><td>Thème F</td><td>Impacts permanents</td></tr> <tr><td>Thème G</td><td>Mise en compatibilité</td></tr> <tr><td>Thème H</td><td>Ligne 18 Hors enquête</td></tr> </table> 5. Synthèse des appréciations du projet 	Thème A	Participation- Accessibilité du dossier	Thème B	Evolution du tracé	Thème C	Gare du CEA-Saint-Aubin	Thème D	Rentabilité économique	Thème E	Impacts temporaires	Thème F	Impacts permanents	Thème G	Mise en compatibilité	Thème H	Ligne 18 Hors enquête
Thème A	Participation- Accessibilité du dossier																
Thème B	Evolution du tracé																
Thème C	Gare du CEA-Saint-Aubin																
Thème D	Rentabilité économique																
Thème E	Impacts temporaires																
Thème F	Impacts permanents																
Thème G	Mise en compatibilité																
Thème H	Ligne 18 Hors enquête																
TOME 2	<p>AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION <i>Rappel du préambule</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cadre général du projet 2. Déroulement de l'enquête 3. Evaluation de l'utilité publique des modifications 4. Conclusions motivées et avis sur la DUP modificative 5. Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Généralités</td></tr> <tr><td>Conclusions motivées et avis PLU de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Orsay</td></tr> <tr><td>Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Palaiseau</td></tr> <tr><td>Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de Wissous</td></tr> </table> 	Généralités	Conclusions motivées et avis PLU de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Orsay	Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Palaiseau	Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de Wissous												
Généralités																	
Conclusions motivées et avis PLU de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Orsay																	
Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Palaiseau																	
Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de Wissous																	
TOME 3	<p>ANNEXE UNIQUE : Tableaux de synthèse des observations, courriers et courriels recueillis</p>																

Table des matières

0.	Préambule	13
0.1.	Procédure réglementaire spécifique de l'enquête	13
0.2.	La commission d'enquête	14
1.	Présentation de l'enquête publique	17
1.1.	Objet de l'enquête publique	17
1.1.1.	Cadre général dans lequel s'inscrit le projet de modification de la Ligne 18	17
1.1.2.	La nécessité d'une nouvelle enquête publique	19
1.1.3.	Rappel des caractéristiques du projet de la Ligne 18	20
1.1.4.	Les objectifs du projet de Ligne 18	21
1.1.5.	Le maître d'ouvrage	22
1.1.6.	La DUP	23
1.1.7.	La mise en compatibilité des documents d'urbanisme	24
1.1.8.	Les procédures en lien direct avec la procédure de DUP ou complémentaires	25
1.1.9.	Les principales procédures d'autorisation ou de déclaration complémentaires	26
1.2.	Cadre juridique	26
1.3.	Désignation de la commission d'enquête	29
1.4.	Modalités de l'enquête publique	29
2.	Examen du dossier d'enquête	35
2.1.	Composition du dossier d'enquête	35
2.2.	Organisation et structure du dossier	37
2.3.	Modifications apportées au projet de la Ligne 18 déclaré d'utilité publique (pièce A2)	37
2.3.1.	Inclusion de la gare CEA Saint-Aubin	38
2.3.2.	Evolutions à la marge du tracé et du profil en long entre Orly et Saclay	39
2.3.3.	Evolution des coûts et évaluation socio-économique	39
2.3.4.	Intégration de ces modifications dans le dossier d'enquête	39
2.4.	Etude d'impact (Pièces G)	40
2.4.1.	G1 – Etat initial de l'environnement	40
2.4.2.	G2 – Présentation du projet et des variantes	42
2.4.3.	G3 – Analyse des impacts et présentation des mesures associées	44
2.4.4.	G4 – Résumé non technique (RNT) de l'étude d'impact	51
2.4.5.	G5 – Annexes	52
2.5.	Coût et évaluation de la rentabilité socio-économique (pièces F et H)	54

2.5.1.	Appréciation sommaire des dépenses (pièce F)	54
2.5.2.	Evaluation socio-économique (Pièce H).....	54
2.6.	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	56
2.6.1.	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Wissous (pièce I.1.1)	57
2.6.2.	Décision MRAe - examen cas par cas du projet de PLU de Wissous (pièce I.1.2).....	58
2.6.3.	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Palaiseau (pièce I.2.1)	58
2.6.4.	Décision MRAe - examen au cas par cas du projet de PLU de Palaiseau (pièce I.2.2) ...	60
2.6.5.	Evaluation environnementale de la MECDU de Palaiseau (pièce I.2.3)	61
2.6.6.	Avis de la MRAe sur le projet du PLU de Palaiseau (pièce I.2.4)	63
2.6.7.	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Orsay (pièce I.3.1)	63
2.6.8.	Avis MRAe - examen au cas par cas sur le projet de PLU d'Orsay (pièce I.3.2)	64
2.6.9.	Evaluation environnementale de la MECDU d'Orsay (pièce I.3.3)	65
2.6.10.	Avis MRAe d'Île-de-France n°2020-5300 adopté le 5 mai 2020 (pièce I.3.4)	66
2.6.11.	Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint (pièce I.4).....	66
	Modification calendaire apportée par le 1e ministre	66
	Modifications apportées au projet par rapport à la DUP initiale.....	66
	Calendrier d'instruction et d'approbation du dossier	67
	Points donnant lieu à la demande de DUP modificative	67
	Réponse aux remarques des participants.....	68
2.7.	Avis de l'autorité environnementale (pièces J.8c, J.9c)	70
2.7.1.	Avis de l'Ae n°2019-113 adopté le 19 février 2020 (pièce J.8c)	70
2.7.2.	Compléments de la SGP à la suite de l'avis de l'Ae n°2019-113 (pièce J.9c).....	70
3.	Déroulement de l'enquête	76
3.1.	Publicité de l'enquête.....	76
3.1.1.	Les affichages légaux	76
3.1.2.	Les parutions dans les journaux.....	77
3.1.3.	Les autres mesures de publicité	77
3.2.	Consultation et informations préalables	79
3.2.1.	Evolutions réglementaires relatives à la DUP modificative.....	79
3.2.2.	La poursuite de la concertation	81
3.2.3.	La consultation inter-administrative.....	82
3.3.	Examen de la procédure	85
3.4.	Echanges préalables avec l'autorité organisatrice de l'enquête.....	85
3.5.	Echanges et réunions préalables avec le maître d'ouvrage	86

3.6.	Organisation pratique de l'enquête.....	86
3.6.1.	Organisation des permanences « présentielle »	87
3.6.2.	Organisation des permanences « téléphoniques ».....	88
3.7.	Comptes-rendus des entretiens avec les maires des communes impactées par l'enquête..	89
3.7.1.	Entretien avec M. le maire de Saclay, le 26 juin 2020.....	89
3.7.2.	Entretien avec M. le maire d'Orsay, le 2 juillet 2020	90
3.7.3.	Entretien avec M. le maire de Palaiseau, le 16 juillet 2020	90
3.7.4.	Entretien avec M. le maire de Wissous : non abouti	92
3.8.	Autres entretiens.....	92
3.8.1.	Entretien du 19 juin 2020 avec les élus de la commune de Saclay	92
3.8.2.	Entretien du 24 juin 2020 avec les représentants du CEA	93
3.8.3.	Entretien du 2 juillet 2020 avec les représentants de l'EPAPS	94
3.8.4.	Entretien du 3 juillet 2020 avec les représentants de l'IDFM	96
3.8.5.	Entretien du 16 juillet 2020 avec les représentants de la CPS	99
3.9.	Réunions de la commission d'enquête	102
3.10.	Recueil des registres	103
3.11.	Procès-verbal de synthèse, le 29 juillet 2020.....	103
3.12.	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage, le 7 août 2020	104
3.13.	Demande de précisions du Mémoire en réponse	104
3.14.	Mémoire en réponse complémentaire, le 24 août 2020	104
3.15.	Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête	105
3.16.	Remise du rapport et des conclusions, le 15 septembre 2020	106
4.	Evaluation du projet soumis à enquête.....	108
4.1.	Généralités	108
4.2.	Analyse thématique des observations.....	110
4.2.1.	Thème A : Participation et Accessibilité du dossier	111
A1.	Sous-thème 1 : La participation du public	111
A2.	Sous-thème 2 : Accessibilité du dossier.....	120
4.2.2.	Thème B : Evolutions du tracé de la Ligne	130
4.2.3.	Thème C : La Gare de CEA-Saint-Aubin	144
C1.	Sous-thème 1 : L'intermodalité	144
C2.	Sous-thème 2 : L'urbanisation à proximité de la gare	150
C3.	Sous-thème 3 : L'architecture de la gare	156
C4.	Sous-thème 4 : Sûreté et sécurité	159

C5. Sous-thème 5 : Le nom de la gare	164
4.2.4. Thème D : Coûts et rentabilité socio-économique	165
D1. Sous-thème 1 : Le coût du projet et son financement	165
D2. Sous-thème 2 : Les prévisions de trafic	174
D3. Sous-thème 3 : La rentabilité socio-économique du projet	181
4.2.5. Thème E : Impacts temporaires	196
E1. Sous-thème 1 : Le calendrier des travaux et celui des expropriations	196
E2. Sous-thème 2 : Les emprises et l'organisation des chantiers	203
E3. Sous-thème 3 : Les impacts sur la circulation	209
E4. Sous-thème 4 : Les impacts sur l'environnement	217
4.2.6. Thème F : Impacts permanents	239
F1. Sous-thème 1 : l'impact sur les terres agricoles et le fonctionnement des exploitations	239
F2. Sous-thème : l'impact écologique	248
F3. Sous-thème : Les espaces boisés classés	254
F4. Sous-thème : Les risques (inondation, géologiques, nucléaires)	256
F5. Sous-thème 5 : Les impacts sur la santé humaine et le cadre de vie	262
F6. Sous-thème : L'impact économique	270
4.2.7. Thème G : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	271
G1. Sous-thème 1 : La mise en compatibilité du PLU d'Orsay	271
G2. Sous-thème 2 : La mise en compatibilité de Palaiseau	280
G3. Sous-thème 3 : La mise en compatibilité du PLU de Wissous	282
G4. Sous-thème 4 : Le PLU de Saclay	282
4.2.8. Thème H : Ligne 18 hors enquête	288
H1. Sous-thème 1 : Solutions alternatives	288
H2. Sous-thème 2 : Impact sur le foncier	295
H3. Sous-thème 3 : Option sur le tracé	300
H4. Sous-thème 4 : Tronçon ouest	302
5. Synthèse des appréciations	307
5.1. Concernant l'organisation et le déroulement de l'enquête	307
5.2. Concernant l'analyse thématique des observations	310
5.2.1. La participation et l'accessibilité du dossier (thème A)	310
5.2.2. Les évolutions du tracé de la Ligne 18 (thème B)	312
5.2.3. La gare CEA Saint-Aubin (thème C)	313
5.2.4. Les coûts et la rentabilité socio-économique (thème D)	315

5.2.5.	Les impacts temporaires (thème E)	319
5.2.6.	Les impacts permanents (thème F).....	323
5.2.7.	Les mises en compatibilité (thème G).....	326
5.2.8.	La Ligne 18 – Hors enquête (thème H).....	330

LISTE DES PIÈCES JOINTES

Les pièces jointes, n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête, dans le cas d'espèce à la Préfecture de la région d'Île-de-France, Préfecture de Paris.

Pièce N°1	Décision N°E200003/75 du 17 avril 2020 de M. le vice-président du tribunal administratif de Paris nommant une commission d'enquête : « <i>En vue de procéder à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la Ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express d'aéroport d'Orly à Versailles Chantiers</i> »
Pièces N°2	<p><u>2.a - Arrêté préfectoral N°IDF-2020-05-19-004</u> Arrêté préfectoral du 19 mai 2020 de M. le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris « prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la Ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue), Antony-Pôle, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est, Satory et Versailles Chantiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91) »</p> <p><u>2.b - Arrêté préfectoral N°IDF-2020-05-19-005</u> Arrêté préfectoral du 19 mai 2020 de M. le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris « portant retrait de l'arrêté préfectoral N°IDF-2020-05-13-004 du 13 mai 2020.../... »</p> <p><u>2.c - Arrêté préfectoral N°IDF-2020-05-13-004</u> Arrêté préfectoral du 13 mai 2020 de M. le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris « prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative .../... enquête conduite entièrement sous forme dématérialisée.../... »</p>
Pièce N°3	Dossier d'enquête mis à la disposition du public à la mairie de Saclay, la sous-préfecture de Palaiseau et la préfecture de la région d'Île-de-France, siège de l'enquête
Pièces N°4	<p>4.a - Affiche réglementaire mise en place le long du tracé (x 200)</p> <p>4.b - Plan d'affichage de 1 à 10</p> <p>4.c - Plan d'affichage de 11 à 20</p> <p>4.d - Certificats d'affichage</p>
Pièces N°5	Publications réglementaires dans la presse 5.a - audience nationale 5.b - audience locale
Pièces N°6	6.a - Affiche complémentaire (X 100) 6.b - Dépliant diffusé par boîtage à 2000 exemplaires et mis à disposition du public sur les lieux de permanence 6.c - Plan du périmètre de distribution du dépliant
Pièces N°7	7.a - Courrier du 25 mai 2020 de l'autorité organisatrice précisant les modalités d'accueil du public sur les lieux d'enquête 7.b - Modalités d'organisation et protocole de sécurité sanitaire pour les

	<p>permanences physiques tenues, élaborés par l'autorité organisatrice en concertation avec la commission d'enquête</p> <p>7.c - Protocole d'accueil du public à la sous-préfecture de Palaiseau</p> <p>7.d – Affiche sanitaire de la préfecture de l'Essonne</p>
Pièces N°8	<p>Réunions préparatoires avec la SGP :</p> <p>8.1 - Compte-rendu N°1 de la réunion du 30 avril 2020</p> <p>8.2 - Compte-rendu N°2 de la réunion du 7 mai, établi par la SGP</p> <p>8.3 - Compte-rendu N°3 de la réunion du 11 mai 2020, établi par la SGP</p> <p>8.4 - Compte-rendu N°4 de la réunion du 15 mai 2020, établi par la SGP</p> <p>8.5 - Programme de la visite de reconnaissance</p> <p>8.6 - Guide de la visite du tracé de la Ligne 18 effectuée le 28 mai 2020 remis le jour même à chacun des membres de la commission</p> <p>Le pièces jointes aux comptes-rendus figurent sur la clef USB</p> <p>8.a - PowerPoint de présentation du projet</p> <p>8.b - PowerPoint de présentation de communication complémentaire</p> <p>8.c - PowerPoint de présentation du module de RDV téléphonique</p> <p>8.d - PowerPoint de présentation de la plateforme numérique</p> <p>8.e- PowerPoint de présentation de l'évaluation socio-économique</p> <p>8.f - PowerPoint de présentation de l'étude d'impact</p>
Pièces N°9	Registres recueillis à l'issue de l'enquête Ligne 18 à la mairie de Saclay, à la sous-préfecture de Palaiseau et à la préfecture de la région Île-de-France, lieux d'enquête
Pièces N°10	<p>10.a - Ensemble des 14 courriers adressés à la présidente de la commission d'enquête pendant l'ouverture de l'enquête Ligne 18</p> <p>10.b – Ensemble des 2 courriers reçus hors délai.</p>
Pièces N°11	Procès-Verbal de synthèse de la commission remis le 29 juillet 2020. Les fichiers des deux annexes à ce Procès-Verbal sont sur la clé USB
Pièce N°12	Mémoire en réponse de la SGP, éd.1, avec ses pièces jointes, remis à la commission d'enquête le 7 août 2020
Pièce N°13	Demande de la commission d'enquête de précisions en compléments au mémoire en réponse, ed.1, le 11 août 2020
Pièces N°14	Mémoire en réponse complémentaire de la SGP, ed.2, avec ses annexes et ses pièces jointes, remis à la commission d'enquête le 24 août 2020
Pièce N°15	Courrier de la présidente de la commission d'enquête adressé le 26 juillet 2020 au préfet de Paris, préfet de la région Ile-de-France, autorité organisatrice de l'enquête, sollicitant le report du délai de remise du rapport d'enquête de la commission d'enquête Ligne 18
Pièce N°16	Courrier en réponse du préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, autorité organisatrice de l'enquête, en date du 13 août 2020, acceptant le report du délai de remise du rapport d'enquête Ligne 18 au plus tard au 15 septembre 2020

ANNEXE

Une annexe unique, qui fait partie intégrante du rapport, regroupe la synthèse de l'ensemble des observations recueillies au cours de cette enquête et est jointe à ce rapport.

Elle est présentée sous forme de tableaux d'analyse dressés par la commission d'enquête à partir de l'ensemble des contributions du public recueillies selon les trois modalités suivantes :

- Enregistrées sur les registres « papier » ouverts sur les lieux d'enquête (mairie de Saclay, sous-préfecture de Palaiseau, préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris),
- Adressée par courrier postal à l'attention de la présidente de la commission d'enquête, au siège de l'enquête (préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris),
- Déposées par voie électronique sur le registre dématérialisé.

0. Préambule

0.1. Procédure réglementaire spécifique de l'enquête

Ouverte en période d'épidémie de covid-19, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative du projet de la Ligne 18 du réseau de transport, dit Grand Paris Express (GPE), est inscrite parmi les huit enquêtes publiques présentant un intérêt national et un caractère urgent, portant dérogation du principe de suspension des délais pendant cette période d'urgence sanitaire, comme l'expose l'association de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs, dans son « *Mémento- Aide à la pratique de l'enquête publique pendant l'épidémie de covid 19* », largement diffusé auprès de nombreux acteurs de l'enquête publique, notamment les préfetures :

« Le Gouvernement a adopté des mesures législatives et réglementaires pour faire face à l'épidémie de covid-19.

- [Une loi d'urgence n° 2020-290 du 23/03/20](#) prise pour faire face cette épidémie de covid-19 a, dans son article 4, déclaré pour une durée de deux mois à compter de l'entrée en vigueur de la loi, l'état d'urgence sanitaire sur l'ensemble du territoire national tout en mentionnant que la prorogation de l'état d'urgence sanitaire au-delà de la durée prévue au premier alinéa de cet article 4 ne peut être autorisée que par la loi.
- [L'ordonnance n° 2020-306 du 25/03/20](#) a, dans son article 12 et pour les enquêtes présentant un intérêt national, défini la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et l'adaptation des procédures.
- Cette ordonnance a été complétée par l'article 5. 2° de l'[ordonnance n° 2020-427 du 15/04/20](#).

Les enquêtes présentant un intérêt national et un caractère urgent

Un sort particulier est réservé aux enquêtes publiques relatives aux projets présentant un intérêt national et un caractère urgent (article 12 de l'ordonnance 2020-306). Il existe également une 3^{ème} condition cumulative, à savoir : « que le retard résultant de l'interruption de l'enquête publique ou de l'impossibilité de l'accomplir en raison de l'état d'urgence sanitaire soit susceptible d'entraîner des conséquences difficilement réparables dans la réalisation de projets ».

Les huit enquêtes publiques concernées sont listées à l'article 2 du [décret n° 2020-453 du 21/04/20](#) portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19.../... Pour ces huit enquêtes, une procédure spécifique est mise en œuvre.../... Pour les enquêtes publiques devant se terminer au-delà du 24 juin 2020, l'autorité compétente peut choisir d'achever l'enquête selon les mêmes modalités dématérialisées ou selon les modalités de droit commun (mise en place d'un registre d'enquête au format papier et organisation de réunions d'information et d'échange avec le public). »

En conséquence, une procédure spécifique a été mise en œuvre pour l'organisation et le déroulement de la présente enquête, ouverte dans des circonstances exceptionnelles, en période de l'état d'urgence sanitaire instauré pour 2 mois par la loi du 23 mars 2020 et prolongé jusqu'au 11 juillet 2020 par décision gouvernementale du 10 juin 2020.

0.2. La commission d'enquête

Le présent rapport rend compte du travail de la commission d'enquête, chargée de diligenter l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative concernant le projet de la Ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue), Antonypôle, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin-Est, Satory et Versailles-Chantiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91). Cette enquête a été ouverte à la mairie de Saclay, la sous-préfecture de Palaiseau et la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, du 15 juin 2020 au 17 juillet 2020 inclus, soit 33 jours consécutifs. Conformément à l'article L.123-4 du code de l'environnement (loi ENE, portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010), les commissaires enquêteurs composant la commission ont été désignés par ordonnance de la présidente du tribunal administratif de Paris, le 17 avril 2020, à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris.

La loi précitée précise par ailleurs :

- Article L.123-4 que « *Dans chaque département, une commission présidée par le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue, établit une liste d'aptitude des commissaires enquêteurs. Cette liste est rendue publique et fait l'objet d'au moins une révision annuelle* » ;
- Article L.123-5 que « *Ne peuvent être désignés comme commissaire enquêteur ou membre de commission d'enquête, les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête.* » ;
- Article L.123-13 que « *Le commissaire enquêteur conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre (...) entendre toutes les personnes dont il juge l'audition utile.* » ;
- Article L.123-15 que « *Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. (...) Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des éventuelles réponses du maître d'ouvrage. Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics.* ».

Cette disposition législative et la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance totale des commissaires enquêteurs, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public, ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret l'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commission enquêteur.

Le code de l'environnement n'est guère plus explicite puisqu'il indique que la commission chargée de l'établissement des dossiers : « *vérifie que le postulant remplit les conditions requises et arrête la liste, en se fondant notamment sur la compétence et l'expérience du candidat* », la compétence ne devant pas s'apprécier seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent, également à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire enquêteur.

Il n'est pas cependant nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès qualité.

En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif qui doit vérifier la conformité technique d'un acte ou d'une opération aux règles de l'art.

En fait, le commissaire enquêteur apparaît comme un collaborateur occasionnel du service public dont la mission a un triple objectif : apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête, considérer son impact sur la mise en valeur et la préservation de l'environnement, et apporter une aide à la décision.

Il lui est recommandé de peser, de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel, donc subjectif.

De même le commissaire enquêteur n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du tribunal administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La commission d'enquête s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier d'enquête, des observations relevées dans les registres papier, des courriels recueillis par Internet sur un registre électronique, des courriers postaux adressés à la commission d'enquête, des divers entretiens conduits ou consultations opérées, et prenant en considération les mémoires en réponse communiqués par le maître d'ouvrage (Société du Grand Paris) les 7 août et 24 août 2020, la commission d'enquête a rendu in fine un avis personnel motivé en toute conscience et en toute indépendance, le 15 septembre 2020.

1

PRESENTATION DE L'ENQUETE

1. Présentation de l'enquête publique

1.1. Objet de l'enquête publique

L'enquête publique, objet du présent rapport, porte sur la déclaration d'utilité publique modificative du projet concernant la Ligne 18, déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat le 28 mars 2017, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91).

1.1.1. Cadre général dans lequel s'inscrit le projet de modification de la Ligne 18

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011. Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Île-de-France. Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares. Il est composé du réseau de transport public du Grand Paris comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (Lignes rouge et verte) complétées par une troisième Ligne radiale (Ligne bleue), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP), et du réseau complémentaire structurant (Ligne orange). Le réseau complet est désigné sous l'appellation de réseau du Grand Paris Express (GPE).

La Ligne 18 est un projet de liaison entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, qui inclut également un tronçon de Versailles-Chantiers à Nanterre-La-Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030. De l'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, la Ligne 18 dans son intégralité parcourt environ 35,9 km et comprend 10 gares, dont 3 sont en correspondance avec le réseau ferré existant ou en projet (Aéroport d'Orly, Massy-Palaiseau, Versailles-Chantiers). Elle dessert directement les départements de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et des Yvelines, et traverse 13 communes (Antony, Paray-Vieille-Poste, Wissous, Massy, Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay, Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Voisins-le-Bretonneux, Guyancourt, Versailles). Certaines communes seront directement concernées par la desserte de l'une des dix gares de la Ligne 18. Toutefois, l'ensemble du territoire traversé est concerné par l'amélioration de l'accessibilité permise par cette nouvelle infrastructure.

Un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) concernant le projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers a été soumis à enquête publique du 21 mars au 26 avril 2016. **Un décret en Conseil d'Etat déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de la Ligne 18, a été pris le 28 mars 2017.**

Ce projet déclaré d'utilité publique, comprend 8 gares sur les 10 prévues pour la Ligne 18. En effet, la gare Aéroport d'Orly, commune aux Lignes 14 et 18 a été présentée dans le dossier d'enquête publique du prolongement de la Ligne 14, et la gare CEA Saint-Aubin n'avait pas été incluse en raison des incertitudes sur l'évolution des fonctions du CEA.

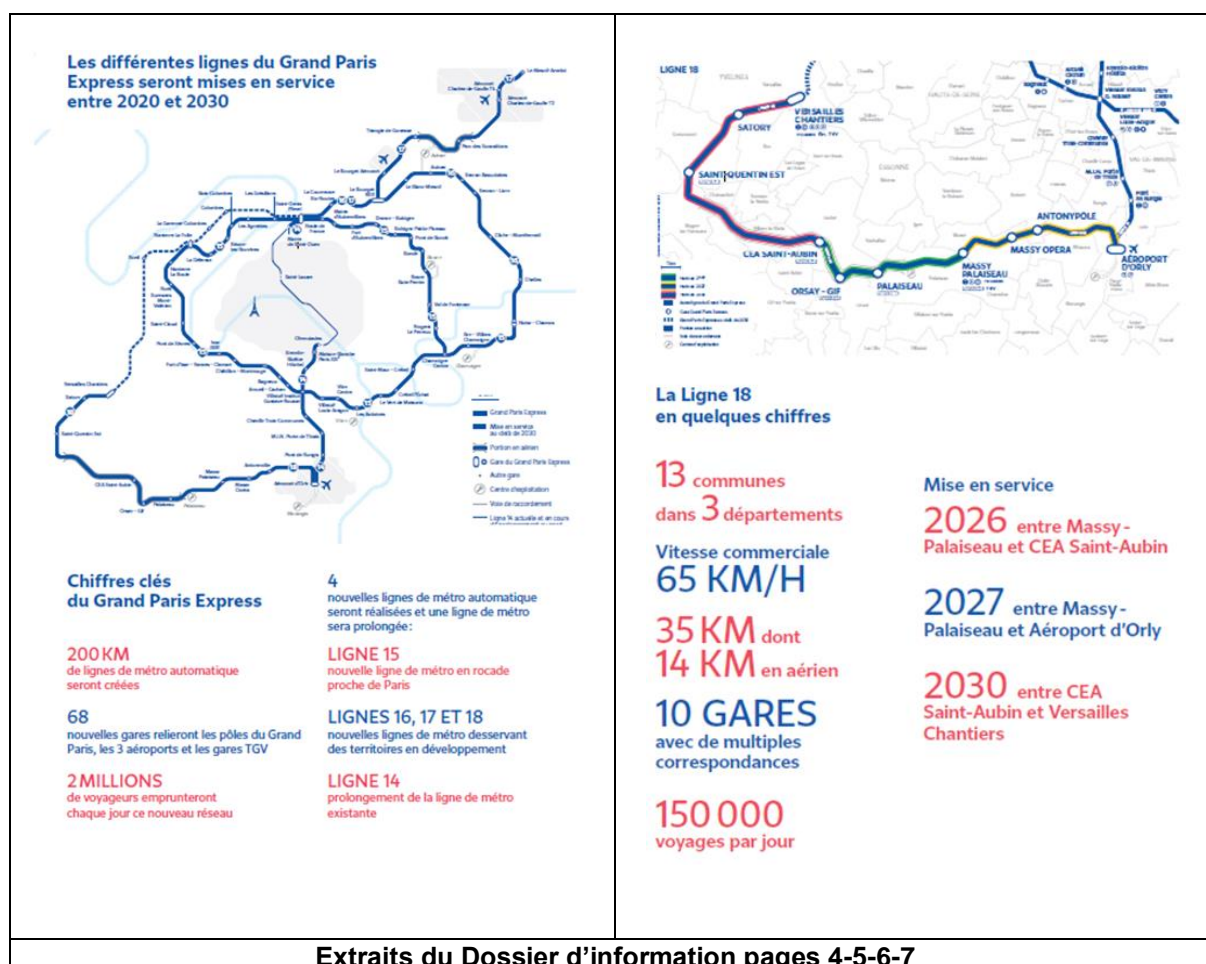
Le projet comprend également un site de maintenance, situé sur la commune de Palaiseau, destiné à l'exploitation, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant ainsi qu'à la maintenance des infrastructures pour la Ligne 18.

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

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

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

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



Un dossier d'autorisation environnementale (DAE) concernant le projet de création de la Ligne 18 reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue) à Versailles Chantiers a également été soumis à enquête publique, du 11 juin au 10 juillet 2018. **Un arrêté inter-préfectoral portant autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement a été pris le 20 décembre 2018.**

1.1.2. La nécessité d'une nouvelle enquête publique

Les modifications concernent le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express (GPE) reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue), Antony-pôle, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin-Est, Satory et Versailles-Chantiers.

Les principales modifications sont :

- **L'inclusion de gare CEA Saint-Aubin, qui n'était pas incluse dans le précédent décret en raison des incertitudes qui pesaient sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives)**
- **Les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin**
- **La mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18**

Ces modifications constituent une évolution substantielle du projet initial (déclaré d'utilité publique, en Conseil d'Etat, le 28 mars 2017), nécessitant une déclaration d'utilité publique modificative et une enquête relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, pour permettre la réalisation des travaux, tout particulièrement sur le tronçon Massy-Palaiseau – CEA Saint-Aubin.

La modification de la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, doit être prise dans le but de permettre la construction de la gare Saint-Aubin sur un emplacement réservé en mesure conservatoire, et de permettre la réalisation des ouvrages modifiés suite à l'avancée des études techniques.

Il convient d'indiquer que, comme toute DUP, la déclaration d'utilité publique modificative autorisera la SGP de procéder, le cas échéant, aux expropriations qui s'avèreraient nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé, le site de maintenance et de remisage, les gares et les autres ouvrages du projet.

D'autre part, il est demandé la mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express, et en particulier de la ligne 18, communiquée le 21 octobre 2015 (cf. pièces J.10, J.11 et J.12).

La présente enquête a donc pour objet :

- **La déclaration d'utilité publique modificative de l'ensemble des travaux modifiés cités ci-dessus à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, dans le but de permettre la construction de la gare Saint-Aubin et des ouvrages modifiés suite à l'avancée des études techniques, et la mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du programme, et en particulier le projet de la ligne 18**
- **Et comme conséquence de ce projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés des communes traversées, en l'occurrence les plans locaux d'urbanisme (PLU) de 3 des 14 communes impactées par le projet, Orsay, Palaiseau et Wissous.**

1.1.3. Rappel des caractéristiques du projet de la Ligne 18

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

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

Le projet développé par la SGP et présenté au Débat Public en 2010 marque la première inscription d'un projet de Ligne en territoire peu urbanisé en mode ferré, reliant l'aéroport d'Orly à Roissy-Charles-de-Gaulle via le plateau de Saclay, Versailles, et La Défense. Ce projet est un projet relativement jeune, par rapport à d'autres tronçons du Grand Paris Express s'apparentant à d'anciens projets en réflexion depuis les années 1990 (ex : Orbital...). Cette caractéristique du projet explique en partie les modifications qui y ont été apportées depuis le débat public, au cours de la maturation et de la concertation autour du projet.

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

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

Le projet de tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers de la Ligne 18 répond à plusieurs enjeux en matière de déplacements, d'aménagement des territoires et de développement économique. Il permettra notamment **la desserte et l'intégration au sein du réseau Grand Paris Express du territoire stratégique de Paris/Saclay,**

opération d'intérêt national (OIN) dont le périmètre couvre une large partie de celui de la ligne 18. Aujourd'hui déjà, le plateau de Saclay concentre un nombre important de centres de recherche publics et privés (environ 10% de la recherche publique française) et d'établissements d'enseignement supérieur.

Ce projet de développement territorial majeur nécessite des connexions efficaces à grande échelle avec les autres pôles métropolitains et nationaux, et à l'échelle locale entre les différents pôles de recherche et d'enseignement, les zones d'habitat et les zones d'emploi.

1.1.4. Les objectifs du projet de Ligne 18

La réalisation du tronçon de la Ligne 18 s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du réseau Grand Paris Express. A ce titre, les objectifs du projet rejoignent ceux du programme d'ensemble et se définissent comme suit :

- Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, et à terme au Bourget et Roissy-Charles-de-Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique, et les bassins de vie ;

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

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

La ligne 18 vise notamment à améliorer significativement la desserte en transport en commun des communes et des zones d'activités desservies par la ligne, dont certaines ne bénéficient pas aujourd'hui d'une desserte structurante. Elle vise également à **réduire le temps de transport et à en améliorer la qualité pour les salariés des entreprises du plateau de Saclay, captifs d'emplois très spécialisés**, et elle accompagne également l'évolution des terrains militaires du plateau de Satory.

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

La Ligne 18 offre notamment des correspondances avec les lignes radiales historiques à Massy – Palaiseau (RER B et C) et à Versailles-Chantiers (Transilien, RER C). Elle participera également à la constitution d'un véritable hub de transport au niveau de l'aéroport d'Orly, allant dans le sens de la décentralisation des pôles hors de la zone centrale de l'agglomération. La correspondance, à la gare Aéroport d'Orly, avec la ligne 14 prolongée offrira notamment une alternative au RER B et au RER C pour les déplacements vers Paris.

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

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

1.1.5. Le maître d'ouvrage

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

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

La SGP est maître d'ouvrage des Lignes du réseau de transport public du Grand Paris Express : la Ligne rouge Le Bourget –Roissy – Le Mesnil-Amelot, composée d'une partie de la Ligne 15, ainsi que des Lignes 16 et 17, **la ligne verte Orly – Versailles – Nanterre, correspondant à la ligne 18**, la Ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel, comprenant les prolongements de la Ligne 14 au sud (entre Olympiades et Aéroport d'Orly, dont la réalisation est confiée par transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à la RATP) et au nord (entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel).

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

Dans le cadre du réseau de transport public du Grand Paris Express, la SGP intervient sur trois principaux domaines : la construction des lignes, des ouvrages et des installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, l'acquisition des matériels roulants.

Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la SGP travaille en étroite collaboration avec l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, dite Île-de-France Mobilité (IDFM), anciennement dit Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

IDFM est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, elle est chargée d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics des voyageurs de la région. Ses principales prérogatives sont les suivantes : création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transports et fixation de leurs tarifs, définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs, coordination de la modernisation du

système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service, et évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Une coordination entre IDFM et la SGP s'avère nécessaire à plusieurs titres :

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

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

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

1.1.6. La DUP

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

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

Toutefois, il convient d'indiquer que la procédure porte d'une part sur l'ensemble de la ligne 18 concernant la mise à jour des coûts et rentabilité socio-économique, et d'autre part, comme expliqué ci-avant dans le paragraphe § 1.1.2, sur une partie seulement de la ligne 18, la section entre les gares « Aéroport d'Orly » et « CEA Saint-Aubin », concernant la construction de la gare Saint-Aubin et les ouvrages modifiés suite à l'avancée des études techniques.

A l'issue de l'enquête publique et s'agissant d'un décret en Conseil d'Etat, l'utilité publique pourra être prononcée au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête. Ce décret, pris par le Premier ministre ou le Président de la République, sera publié au Journal officiel. **Il portera sur la DUP modificative du décret n° 2017-425 du 28 mars 2017.** A ce titre, il sera contresigné par le ministre chargé de l'urbanisme.

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

Le décret de déclaration d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement en application des articles, L.23-1 et L.23-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

1.1.7. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

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

Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP), est incompatible avec les prescriptions d'un PLU approuvé, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L123-16 et R123-23 du Code de l'urbanisme. C'est ainsi que les documents d'urbanisme des communes de Wissous, Palaiseau et Orsay doivent être mis en compatibilité. Ceux de la commune de Saclay ont été retirés avant le démarrage de l'enquête.

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

1.1.8. Les procédures en lien direct avec la procédure de DUP ou complémentaires

À la suite ou en parallèle de la déclaration d'utilité publique modificative, la SGP doit engager **plusieurs procédures qui permettent à terme d'entrer dans la phase opérationnelle de réalisation du projet** : enquêtes parcellaires, acquisitions foncières, institution de la servitude en tréfonds, relogement des occupants expropriés, cas particulier des parcelles agricoles ou de superposition avec d'autres périmètres de projets d'utilité publique.

Il convient de rappeler les procédures d'enquête parcellaire

En parallèle ou à la suite de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il est nécessaire de définir précisément les parcelles à acquérir pour la réalisation des travaux, ainsi que les ayants-droit à indemniser. C'est dans ce but que l'enquête parcellaire est menée. Elle vise à déterminer précisément les parcelles à acquérir ainsi que leurs propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés.

La SGP doit maîtriser environ 860 parcelles pour réaliser le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers dont 500 environ concernent les tréfonds.

4 enquêtes parcellaires et 1 enquête simplifiée se sont tenues depuis 2016 :

- Une première enquête parcellaire s'est déroulée du 5 décembre 2016 au 22 décembre 2016 sur le territoire des communes d'Antony, Massy, Orsay et Palaiseau et a porté sur les gares Antonypôle, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Orsay-Gif et Palaiseau ;
- Une seconde enquête parcellaire s'est déroulée du 16 octobre 2017 au 9 novembre 2017 et a porté sur les ouvrages de services de la phase 1 de la ligne, trois ouvrages de la phase 2, le centre d'exploitation de Palaiseau, la zone de transition Est à Palaiseau, les gares de Saint-Quentin-Est et de Satory, la gare de Palaiseau et de Massy Opéra ;
- Une troisième enquête parcellaire s'est déroulée du 20 novembre 2017 au 20 décembre 2017 et a porté sur les emprises de la section aérienne de la ligne, la zone de transition Ouest et un ouvrage de service ;
- Une enquête simplifiée a eu lieu du 28 janvier 2019 au 15 février 2019 et a porté sur deux parcelles situées à Wissous ;
- Une quatrième enquête parcellaire s'est tenue du 17 juin au 15 juillet 2019 et a porté sur des emprises de surface nécessaires à la création d'ouvrages de service et des emprises à acquérir en tréfonds.

D'autres enquêtes sont d'ores et déjà prévues pour achever de définir précisément les parcelles à acquérir ainsi que les ayants-droit à indemniser pour la réalisation du tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers. Certaines emprises seront précisées par les études de conception en cours et feront l'objet de futures enquêtes parcellaires.

1.1.9. Les principales procédures d'autorisation ou de déclaration complémentaires

À la suite ou en parallèle de la déclaration d'utilité publique modificative, la SGP doit également engager des procédures qui permettent la réalisation de certains éléments spécifiques du projet : autorisation environnementale, enregistrements et déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), permis de construire, autorisation d'occupation temporaire du domaine public, dossier bruit de chantier, procédures liées à la sécurité, archéologie préventive, bilan après la mise en service.

Le projet de la ligne 18 relève de plusieurs autorisations environnementales en application notamment du code de l'environnement et du code forestier.

Un dossier d'autorisation environnementale concernant le projet de création de la ligne 18 reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue) à Versailles Chantiers a été soumis à enquête publique du 11 juin au 10 juillet 2018. Un arrêté préfectoral portant autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement a été adopté le 20 décembre 2018.

Cette autorisation environnementale repose sur l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale et sur ses décrets d'application n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017. L'autorisation environnementale tient lieu, au titre des articles L181-1 et L181-2 du code de l'environnement : d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, en application des articles L214-3 et suivants du code de l'environnement, de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitat protégés en application des articles L411-2 et suivants, d'autorisation de défrichement en application des articles L214-3 et L341-3 du code forestier (titre IV), d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, en application du VI de l'article L414-4 du code de l'environnement.

L'arrêté préfectoral du 20 décembre 2018 portant autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement ne vaut ni autorisation, ni enregistrement, ni déclaration ICPE. En particulier, les travaux de réalisation du Centre d'exploitation de Palaiseau ne sont pas autorisés par l'arrêté inter-préfectoral pour ce qui concerne la législation sur les ICPE.

Certaines installations du projet de la Ligne 18 relèvent de la procédure d'ICPE

Le centre d'exploitation de la ligne 18 est ainsi soumis à déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

1.2. Cadre juridique

En premier lieu, il convient de rappeler, comme indiqué en préambule, le cadre de la procédure spécifique dans lequel a été conduite la présente enquête publique, dont les modalités d'organisation ont fait l'objet d'une évolution suite à une étroite et constructive concertation entre le maître d'ouvrage (SGP), l'autorité organisatrice (PRIF) et la commission d'enquête désignée le 17 avril 2020.

Ainsi, pour faire face à cette épidémie de covid-19, le gouvernement a adopté plusieurs mesures législatives et réglementaires :

- [Une loi d'urgence n° 2020-290 du 23/03/20](#) qui a, dans son article 4, déclaré pour une durée de deux mois à compter de l'entrée en vigueur de la loi, l'état d'urgence sanitaire sur l'ensemble du territoire national tout en mentionnant que la prorogation de l'état d'urgence sanitaire au-delà de la durée prévue au premier alinéa de cet article 4 ne peut être autorisée que par la loi.
- [L'ordonnance n° 2020-306 du 25/03/20](#) qui a, dans son article 12 et pour les enquêtes présentant un intérêt national, défini la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et l'adaptation des procédures. L'article 12 aménage, à compter du 12 mars 2020 et pour la durée de la période d'état d'urgence sanitaire augmentée d'un mois, les procédures d'enquête publique relatives à des projets présentant tout à la fois un intérêt national et un caractère d'urgence. L'autorité compétente pour organiser l'enquête peut, pour toute enquête publique déjà ouverte relative à un tel projet, décider qu'elle se poursuit uniquement par des moyens électroniques dématérialisés. Toute nouvelle enquête publique relative à un tel projet sera ouverte et conduite uniquement par des moyens électroniques dématérialisés. Si la durée de l'enquête publique excède celle de l'état d'urgence sanitaire augmentée d'un mois, l'autorité qui l'organise peut choisir de l'achever selon les mêmes modalités dématérialisées ou de l'achever selon les modalités de droit commun. Ainsi, pour les enquêtes publiques devant se terminer au-delà du 24 juin 2020, l'autorité compétente peut choisir d'achever l'enquête selon les mêmes modalités dématérialisées ou selon les modalités de droit commun.
- [L'ordonnance n° 2020-427 du 15/04/20](#) complète et précise l'ordonnance n°2020-306 du 25/03/20.
- [Le décret n° 2020-453 du 21/04/20](#) portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19. Ce décret a, dans le 13^{ème} alinéa de son article 2, inscrit la présente enquête parmi les huit enquêtes présentant un intérêt national et un caractère urgent, pour lesquelles une procédure spécifique est mise en œuvre.
- [Le 10 juin a été annoncé la fin de l'état d'urgence sanitaire le 10 juillet 2020.](#)

En conclusion, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative du projet de la Ligne 18 est l'une des enquêtes publiques présentant un intérêt national et un caractère urgent. Elle a donc pu être conduite en période de crise sanitaire, selon des modalités dématérialisées et de droit commun (mise en place de dossier et registre d'enquête au format papier et tenue de permanences en présentiel), sans toutefois pouvoir bénéficier de l'application de tous les articles du code de l'environnement qui régissent l'enquête publique.

Au-delà du cadre spécifique lié au Covid-19, comme toute enquête préalable à une déclaration d'utilité publique, l'enquête se situe dans le cadre juridique défini par : la loi relative au Grand Paris (loi n°2010-597 du 3 juin 2010) et l'article 7 du décret n°2010-1133 du 28 septembre 2010, le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le code de l'environnement et le code de l'urbanisme.

Elle est ainsi effectuée au titre des articles présentés dans le tableau ci-dessous :

Référence des articles requérant l'enquête publique	
	Article 4 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et de l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, s'agissant d'une opération inscrite dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.
	Articles L.123-1 à L.123-18 et articles R. 123-1 à R.123-27 du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement.
	Articles L.1, L. 110-1 et R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin.
	Article L.122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et des articles L.153-52 à L.153-58 et L.174-4 du code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Les textes encadrant la procédure de la présente enquête publique **dans le but d'en informer le public** sont rappelés dans le tableau présenté ci-après.

Textes encadrant la procédure de la présente enquête publique	
Déclaration d'utilité publique	<p>Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - partie législative, les articles L.1, L.110-1, L.121-1 à L.121-5 relatifs à l'enquête publique et à la déclaration de l'utilité publique ; - partie législative, l'article L.122-1 relatif à la déclaration de projet ; - partie réglementaire, l'article R.112-4 relatif au dossier d'enquête publique ; - partie réglementaire, les articles R.122-1, R.122-2 et R.241-1, relatifs aux dispositions communes applicables à la déclaration d'utilité publique. <p>Le code de l'environnement, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - partie législative, les articles L.123-1 et L.123-2, concernant le champ d'application et l'objet des enquêtes publiques relatives aux projets ayant une incidence sur l'environnement ; - partie législative, les articles L.123-3 à L.123-18, concernant la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux projets ayant une incidence sur l'environnement ; - partie réglementaire, les articles R.123-1 à R.123-27, concernant le champ d'application, l'objet, la procédure et le déroulement des enquêtes préalables aux décisions ayant une incidence sur l'environnement ; - partie réglementaire, l'article R.126-4, relatif à la déclaration de projet. <p>La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et ses décrets d'application :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le réseau de transport public du Grand Paris est prévu par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : à ce titre, son article 4 précise la composition du dossier d'enquête publique et les modalités de déroulement de l'enquête publique ; - l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit certaines particularités concernant l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique.
Evaluation environnementale	<p>Le code de l'environnement, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - partie législative, les articles L.122-1 à L.122-3-3, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements dans leur version applicable au projet de la ligne 18 (version antérieure à leur modification par l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016) ;

	- partie réglementaire, les articles R.122-1 à R.122-15, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements (dans leur version applicable au projet de la ligne 18 (version antérieure à leur modification par l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016).
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Le projet soumis à l'enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou plans d'occupation des sols (POS) sont donc mentionnés. Le code de l'urbanisme, notamment : - partie législative, les articles L.153-54 à L.153-58 et L.174-4 ; les articles L.104-2 et L.104-3 s'agissant des évaluations environnementales ; - partie réglementaire, l'article R.153-14 ; les articles R.104-8 et R.104-9
Evaluation socio-économique	Le code des transports, notamment ses articles L.1511-1 à L.1511-5 et R.1511-1 à R.1511-10, relatifs à l'élaboration des projets ; Le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017

1.3. Désignation de la commission d'enquête

Par décision N°E2000003/75 du 17 avril 2020, Monsieur le vice-président du tribunal administratif de Paris a désigné une commission d'enquête : « *En vue de procéder à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express d'aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers. Il fait valoir qu'une première enquête publique sur la ligne 18 a eu lieu du 21 mars au 26 avril 2016, suivie d'un décret en Conseil d'Etat du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux sus visés. Toutefois, une évolution substantielle du projet initial emporte l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin, des évolutions du tracé initial incluant une optimisation à la transition souterrain/aérien résultant de l'avancée des études techniques, et la mise à jour des coûts de rentabilité socio-économique du projet. La déclaration d'utilité publique modificative doit en outre être compatible avec les documents d'urbanisme des communes de Wissous, Palaiseau et Orsay.* »

Cette commission d'enquête est composée de Madame Catherine MARETTE, en tant que présidente de la commission, Madame Marie-Claire EUSTACHE, en tant que vice-présidente, Madame Sylviane DUBAIL, Monsieur Daniel TOURNETTE, et Monsieur Laurent KLEIN, en tant que membres titulaires de la commission. **(Cf. PJ N°1)**

1.4. Modalités de l'enquête publique

Comme expliqué ci-avant dans le paragraphe 1.2., dédié à la présentation du cadre juridique, l'enquête publique a été prescrite et conduite selon des modalités exceptionnelles.

Ainsi, compte tenu de l'état d'urgence sanitaire lié à l'épidémie de Covid-19, les modalités d'information et de participation du public par voie dématérialisées ont été favorisées, mais il convient également de souligner que, pour s'adapter à l'évolution des textes réglementaires rappelés en préambule, l'organisation de l'enquête a été prescrite en trois temps, selon les arrêtés préfectoraux pris successivement le 13 mai 2020, puis le 19 mai 2020. **(Cf. PJ. N°2)**

Ainsi, après concertation avec la commission d'enquête, et afin de permettre les échanges avec le public selon les modalités dématérialisée et modalités droit commun, monsieur le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris, a publié le 19 mai 2020 deux arrêtés :

- L'arrêté préfectoral N°IDF-2020-05-19-004 : « *portant retrait de l'arrêté préfectoral N°2020-05-13-004 du 13 mai 2020 .../...* » qui prescrivait une enquête publique conduite uniquement par voie dématérialisée,
- L'arrêté préfectoral N°IDF-2020-05-004 : « *prescrivant l'ouverture de l'enquête publique 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 (exclue), Antonypôle, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin-Est, Satory et Versailles-Chantiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91)* » qui prescrit la conduite de l'enquête selon des modalités dématérialisées et de droit commun.

Ce projet relie 10 gares, représente 35,5 kilomètres de lignes nouvelles, insérées en souterrain, et en viaduc et concerne 13 communes.

Cette enquête porte à la fois sur l'utilité publique modificative du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 3 des 10 communes impactées, à savoir les communes d'Orsay, de Palaiseau et de Wissous.

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

- Que sa durée est fixée à 33 jours consécutifs du lundi 15 juin 2020 à 8h30 au vendredi 17 juillet 2020 à 17h00 ;
- Que le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis d'enquête comprenant les indications mentionnées aux articles L. 123-10 et R.123-9 du code de l'environnement, quinze jours au moins avant le début de l'enquête. Cet avis sera publié dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés ainsi que dans deux journaux à diffusion nationale. Cet avis sera rappelé, s'agissant des journaux régionaux ou locaux, dans les huit premiers jours de l'enquête ;
- Que cet avis sera également publié par voie d'affichage, aux endroits habituels d'affichage administratif, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci d'une part, à la Préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête, dans les trois préfectures des départements concernés (Essonne, Hauts-de-Seine et Yvelines) et d'autre part dans les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet, soit dans le département des YVELINES : Versailles, Guyancourt, Voisins-le-Bretonneux, Magny-les-Hameaux, Châteaufort, dans le département de l'ESSONNE : Villiers-Le-Bâcle, Saclay, Gif-Sur-Yvette, Orsay, Palaiseau, Massy, Wissous, Paray-Vieille-Poste, dans le département des HAUTS-DE-SEINE : Antony. L'accomplissement de cette mesure incombera aux préfets et aux maires concernés, et sera certifié par eux ;
- Que dans les mêmes conditions de délai et de durée, il sera procédé par les soins de la SGP, maître d'ouvrage, à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet et visible de la voie publique. Ces affiches

devront être conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 susvisé ;

- Qu'en application de l'article R.123-11 du code de l'environnement, cet avis sera également publié sur le site internet de la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris : <http://www.prefecures-regions.gouv.fr/ile-de-France/documents-publications>
- Que pendant toute la durée de l'enquête publique, des demandes d'information pourront être adressées à M. Maxime HUA – SGP – 2 mail de la Petite France – 93210 Saint-Denis, ou adresse courriel dupligne18@societedugrandparis.fr ;
- Que toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, (Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement de Paris – Service utilité publique et équilibres territoriaux) – 5, rue Leblanc – 75015 Paris.
- Que, compte tenu de l'état d'urgence sanitaire lié à l'épidémie de Covid-19, les modalités de participation du public par voie dématérialisée ont été favorisées. Pendant toute la durée de l'enquête publique, le dossier d'enquête publique sera mis à disposition du public sous une forme dématérialisée via :
 - Le site internet dédié à l'enquête publique <http://ligne18.enquetpublique.net>
 - Le site internet de la préfecture de Paris et d'Île-de-France <http://www.prefecures-regions.gouv.fr/ile-de-France/documents-publications>
- Que, conformément aux dispositions de l'article L.123-12 du code de l'environnement, un poste informatique, permettant un accès gratuit au dossier d'enquête, est mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la Préfecture de la région d'Île-de-France, Préfecture de Paris, 5, rue Leblanc, 75015 Paris.
- Que, pendant toute la durée de l'enquête, un exemplaire du dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la présidente de la commission d'enquête ou un de ses membres seront également déposés à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, à la sous-préfecture de Palaiseau et à la mairie de Saclay où chaque personne pourra y consigner ses observations et propositions aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture au public de ces lieux d'enquête ;
- Que le siège de l'enquête est fixé à préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris (Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement de Paris (UTEA) – service utilité publique et équilibres territoriaux – pôle urbanisme d'utilité publique) située 5, rue Leblanc – 75015 Paris, où pourront être adressées par écrit les observations et propositions à l'attention de la présidente de la commission d'enquête, qui y seront consultables pendant toute la durée de l'enquête ;
- Que les observations les observations et propositions pourront être déposées par le public, de manière électronique, sur un registre dématérialisé du 15 juin 2020 dès 8h30 au 17 juillet 2020 à 17h via :
 - Le site internet dédié à l'enquête : <http://ligne18.enquetepublique.net>

- L'adresse de courriel : ligne18@enquetepublique.net

Ces observations et propositions déposées de manière électronique seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête ;

- Que les observations et propositions pourront également être adressées par courrier pendant toute la durée de l'enquête, au siège de l'enquête, à l'attention de Madame Marette, présidente de la commission d'enquête.
Les observations adressées par courrier seront annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et seront consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête. Les observations du public déposées sur les registres d'enquête publique, sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête ;
- Qu'un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public dans les lieux mentionnés ci-dessous, aux jours et heures suivants. Toutes les mesures sanitaires seront prises pour assurer la réception du public.

Dix permanences « présentielles »		
Jeudi 18 juin 2020	De 14h00 à 17h00	Sous-préfecture de Palaiseau Avenue du Général de Gaulle, 91125 Palaiseau
Jeudi 25 juin 2020	De 14h00 à 17h00	
Jeudi 2 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
Jeudi 9 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	
Vendredi 17 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	
Vendredi 19 juin 2020	De 14h00 à 17h00	Mairie de Saclay 12 place de la Mairie, 91400 Saclay
Vendredi 26 juin 2020	De 9h00 à 12h00	
Mardi 30 juin 2020	De 14h00 à 17h00	
Jeudi 9 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
Vendredi 17 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	

- Que de plus, un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour échanger par audio et/ou visioconférence, sur rendez-vous, à réserver dans les créneaux indiqués ci-dessous, par le biais du site dédié à l'enquête publique <http://ligne18.enquetepublique.net> ou par téléphone au 01 83 62 45 74 (joignable du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h).

Vingt permanences « téléphoniques »		
Samedi 20 juin 2020	De 9h00 à 12h00	Plateforme mise à disposition par le prestataire de la SGP (Publilégal)
	De 17h00 à 20h00	
Lundi 22 juin 2020	De 17h00 à 20h00	
Mardi 23 juin 2020	De 9h00 à 12h00	
Mercredi 24 juin 2020	De 9h00 à 12h00	
	De 17h00 à 20h00	
Jeudi 25 juin 2020	De 9h00 à 12h00	
Dimanche 28 juin 2020	De 17h00 à 20h00	
Lundi 29 juin 2020	De 17h00 à 20h00	
Mercredi 1 ^{er} juillet 2020	De 17h00 à 20h00	
Samedi 4 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
Lundi 6 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	

Mardi 7 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
Mercredi 8 juillet 2020	De 17h00 à 20h00	
Vendredi 10 juillet 2020	De 16h00 à 19h00	
Samedi 11 juillet 2020	De 9h00 à 12 00	
	De 14h00 à 17h00	
Lundi 13 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
Mercredi 15 juillet 2020	De 16h00 à 19h00	
Jeudi 16 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	

2

EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUETE

2. Examen du dossier d'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Palaiseau et à la mairie de Saclay, lieux d'enquête, il a été mis à la disposition du public un dossier de plus de **40 Pièces, présentées en « format papier » indépendantes, reliées et numérotées, soit plus de 3500 pages (format A3 et A4).**

Ces mêmes pièces ont également en ligne sous un « **format électronique** » qui a été **privilegié pendant toute la durée de l'enquête, lors de la préparation de l'enquête et lors de l'ouverture de l'enquête au public.** Ainsi, tous ces documents étaient accessibles par Internet, comme expliqué précédemment.

2.1. Composition du dossier d'enquête

Le contenu du présent dossier d'enquête publique est déterminé au titre de l'article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement et de l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. A ce titre, il semble comporter les pièces règlementaires, comme l'indique le tableau intitulé « Présentation simplifiée du dossier d'enquête »

Présentation simplifiée du dossier d'enquête	
Pièce A1	Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
Pièce A2	Modifications apportées au projet de la ligne 18 déclaré d'utilité publique par le décret n°2017-425 du 28 mars 2017.
Pièce B	Plan de situation
Pièce C	Présentation du programme
Pièce D	Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
Pièce E	Plan général des travaux
Pièce F	Appréciation sommaire des dépenses
Pièce G	Evaluation environnementale (étude d'impact)
Pièce H	Evaluation socio-économique
Pièces I.1 à I.4	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (dont les Avis MRAe et le procès-verbal d'examen conjoint)
Pièces J.1 à J.18	Annexes (dont bilan du débat public, bilan de la concertation, et avis de l'autorité environnementale)
Informations complémentaires	
Planche A3	Guide de lecture du dossier d'enquête (1 page format A3 plastifiée)
Dépliant A4	Comprendre l'essentiel du projet (1 page recto-verso format A4)
Plaquette A3	Dossier d'information (32 pages format A3 plastifié)

A la demande de la commission d'enquête, il a été établi et inséré dans le dossier un « Guide de lecture du dossier d'enquête » et un « Dossier d'information », ainsi qu'un dépliant « Comprendre l'essentiel du projet » mis à libre et gratuite disposition du public.

Un tableau plus détaillé fait mieux apparaître les pièces spécifiques à la présente enquête de DUP modificative, comme présenté ci-dessous :

DOSSIER ENQUÊTE PUBLIQUE = 3789 PAGES (2780 DUP + 1009 ANNEXES)			
NOTA : les nouvelles pièces sont surlignées en bleu			
Pièce	Intitulé	Date	Pages
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE MODIFICATIVE = 2780 PAGES			
A1	Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives		32
A2	Modifications apportées au projet de la ligne 18 par rapport à sa version initiale soumise à enquête publique en mars-avril 2016		36
B	Plan de situation		8
C	Présentation du programme		44
D	Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants		124
E	Plan général des travaux		18
F	Appréciation sommaire des dépenses		10
G1	Etude d'impact 2154 PAGES	Etat initial de l'environnement	790
G2		Présentation du projet et des variantes	180
G3		Analyse des impacts et présentation des mesures associées	750
G4		Résumé non technique	164
G5		Annexes	270
H	Evaluation socio-économique		118
I.1.1	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Wissous		42
I.1.2	Avis MRAe 91-031-2019 (dispense Evaluation environnementale – MECDU Wissous)	19 OCT 2019	8
I.2.1	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Palaiseau		36
I.2.2	Avis MRAe 91-030-2019 (obligation d'Evaluation environnementale – MECDU Palaiseau)	19 OCT 2019	10
I.2.3	Evaluation environnementale de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Palaiseau	FEV 2020	34
I.2.4	Avis MRAe 2020-5301 sur l'évaluation du projet MECDU du PLU la commune de Palaiseau	5 MAI 2020	7
I.3.1	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Orsay		36
I.3.2	Avis MRAe 91-032-2019 (obligation d'Evaluation environnementale – MECDU Orsay)	19 OCT 2019	8
I.3.3	Evaluation environnementale de mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Orsay	FEV 2020	36
I.3.4	Avis MRAe 2020-5300 sur projet MECDU du PLU de la commune d'Orsay	5 MAI 2020	7
I.4	PV réunion d'examen conjoint du 21 Janvier 2020 /demande de DUP modificative	18 MARS 2020	12
ANNEXES = 1009 PAGES			
J.1	Bilan du débat public sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris	31 MARS 2011	24
J.2	Bilan de la concertation avant enquête publique	NOV 2015	80
J.3	Rapport de Madame Isabelle Jarry, garante de la concertation désignée par la CNDP	OCT 2015	32
J.4	Approbation du bilan de la concertation par la CNDP	2 DEC 2015	4
J.5a	Consultation inter-administrative – Synthèse des avis reçus – DUP initiale	???	66
J.5b	Consultation inter-administrative – Synthèse des avis reçus – DUP modificative	???	30
J.6	Délibération n°2015/514 du conseil du STIF – Approbation du dossier d'enquête préalable à DUP	7 OCT 2015	8
J.7	Délibération n°2015-21 du directoire de la SGP apportant les réponses aux réserves et aux demandes émises par le STIF dans la délibération n°2015/514	30 DEC 2015	16
J.8a	Avis délibéré de l'Ae 2015-63 – DUP initiale	21 OCT 2015	46
J.8b	Avis délibéré de l'Ae 2017-73 – Dossier Autorisation Environnementale	21 FEV 2018	30
J.8c	Avis délibéré de l'Ae 2019-113 – DUP modificative	19 FEV 2020	22
J.9a	Compléments suite de l'avis délibéré n°2015-63 de l'Ae sur la ligne 18 – DUP initiale	21 OCT 2015	110
J.9b	Compléments à la suite de l'avis délibéré n°2017-73 de l'Ae sur la ligne 18 – DAE	21 FEV 2018	122
J.9c	Compléments suite de l'avis délibéré n°2017-73 de l'Ae Ligne 18 – DUP modificative	14 FEV 2020	26
J.10	Avis du CGI sur l'évaluation socio-économique de L18 et rapport de contre-expertise – DUP initiale	21 OCT 2015	12
J.11	Suites données par la SGP à l'avis du CGI de 2015 – DUP initiale	2015	10
J.12	Estimation sommaire dépenses acquisition du foncier nécessaire tronçon Orly-Versailles Chantiers	2015	20
J.13	Décret n°2017 – 425 (DUP initiale)	28 MARS 2017	8
J.14	Délibération Directoire du 22 avril 2015 choix des variantes d'Orly à Versailles et Nanterre	22 AVR 2015	6
J.15	Avis & conclusions de la Commission d'enquête sur la DUP initiale de la ligne 18	JUILLET 2016	182
J.16	Arrêté du maire de Saclay n°63-2020 suite à la mise à jour du PAC sur les risques nucléaires	9 AVRIL 2020	28
J.17	Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la DAE	18 SEPT 2020	20
J.18	Arrêté n°2018-258 Autorisation environnementale	20 DEC 2018	64

2.2. Organisation et structure du dossier

L'organisation et la structure de ce dossier de 47 pièces numérotées de A à J, reprennent la trame du dossier soumis à l'enquête publique préalable à la DUP initiale, conduite en 2016, mais elles s'en différencient par les compléments insérés au fil des pages dans un emboîtement savant de polices de couleur différente.

A l'image des « poupées russes », les éléments d'information des différentes pièces du dossier se placent les uns à l'intérieur des autres. La logique qui sous-tend cette organisation consiste à s'appuyer sur des autorisations préalablement obtenues pour la réalisation du projet de la Ligne 18 pour glisser vers les 3 objets de la présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de celle délivrée le 28 mars 2017.

Ainsi, 5 couleurs de police différentes sont utilisées pour signifier au public l'élément d'information de l'autorisation citée en référence, impliqué dans le projet des modifications et/ou de mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet initial :

- En NOIR, les éléments du dossier initial en référence à la déclaration d'utilité publique (DUP) déclarée en Conseil d'Etat le 28 mars 2017,
- En BLEU, les éléments du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE), obtenue par arrêté inter-préfectoral (Essonne, Hauts-de-Seine, Yvelines) le 20 décembre 2018,
- En VERT, les modifications intervenues depuis l'arrêté du 20 décembre 2018,
- En ORANGE, les éléments du dossier de la présente enquête, préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, sauf MECDU
- En ROUGE pour les modifications nécessaires à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous.

Après la présentation de la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, et l'explication des principes de son organisation, la commission examinera les pièces qui lui semblent essentielles, sans volonté d'exhaustivité.

Ainsi, seront successivement présentées ci-après : les Modifications apportées au projet de la ligne 18 déclaré d'utilité publique (pièce A2), l'Etude d'impact (pièces G1 à G5), l'Appréciation sommaire des dépenses et l'Evaluation socio-économique (pièces F et H), la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) de Wissous, Palaiseau et Orsay (pièces I.1 à I.3), le Procès-verbal de synthèse (pièce I.4), et l'avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse du maître d'ouvrage «compléments de la SGP à la suite de l'avis de l'Ae »(pièces J.8c et J.9c).

La consultation administrative (pièce J.5b) sera examinée ci-après dans le chapitre dédié à la consultation et les informations préalables

2.3. Modifications apportées au projet de la Ligne 18 déclaré d'utilité publique (pièce A2)

Cette pièce, en date de « Eté 2020 », comprend 32 pages couleur recto verso, un sommaire détaillé paginé, et de nombreuses iconographies. Elle se décline selon les 4 chapitres et vise à expliciter le contexte, la motivation de cette modification et la méthodologie de réalisation du présent dossier modificatif.

2.3.1. Inclusion de la gare CEA Saint-Aubin

Selon l'historique rapporté en deux étapes :

- Les installations nucléaires étant encore en fonctionnement, le dossier présenté à l'enquête en 2016 s'est limité à définir des mesures conservatoires permettant la création de la gare après de nouvelles démarches réglementaires. Ces mesures conservatoires ont consisté à : choisir le scénario de localisation de la gare, à proximité immédiate du Christ de Saclay (Saclay), et retenir des emprises foncières dans le PGT pour permettre la réalisation ultérieure de la gare. Dans le même temps, le décret de déclaration d'utilité publique du 28 mars 2017 a mis en compatibilité le PLU de la commune de Saclay, notamment en zone AU : création de l'emplacement réservé n° 11 à destination du GPE, et rédaction de l'article AU1 indiquant « *Sont interdites toutes formes de constructions et d'installations, à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* ».
- La seule interdiction résiduelle empêchant la construction de la gare était donc l'interdiction de certains ERP dans la zone de danger. Suite à l'achèvement de l'arrêt définitif du réacteur ORPHEE (INB n° 101) du CEA, et la réduction du stock d'iode radioactif (INB n° 29) de Cisbio International, l'ASN en lien avec les deux exploitants, a révisé son étude de danger en octobre 2019, ce qui a permis la mise à jour du PAC de 2011, qui a été notifié aux parties prenantes (dont le maire de Saclay et la SGP) par le préfet de l'Essonne le 11 février 2020. Cette réduction de la zone de danger a été intégrée par une mise à jour du plan local d'urbanisme (PLU) de Saclay par arrêté du maire n° 63/2020.

Le présent dossier intègre le nouveau rapport d'information sur les risques nucléaires autour du site de Saclay, annexé au PLU de Saclay par arrêté du maire n° 63/2020 (pièce J.16). Les autres pièces du dossier sont mises à jour en cohérence, et les informations sur la gare ont été actualisées à partir du dossier d'enquête publique préalable à la DAE (cf. pièce B.2 « *Présentation du projet et des variantes* » et pièce D « *Notice explicative et caractéristiques générales des ouvrages les plus importants* »)

Selon l'analyse environnementale des impacts de la gare présentée, les modifications apportées au projet ne concernant ni le tracé, ni les emprises, ni les fonctionnalités de la gare déjà prévues grâce aux mesures conservatoires prises, elles ne modifient donc pas les impacts du projet sur l'environnement tel qu'ils figuraient dans le dossier d'enquête de DUP de 2016. Ainsi, l'étude d'impact du présent dossier d'enquête est celle déjà soumise à enquête publique en 2018, dans le cadre de la DAE, complétée pour la partie « Risque technologique » pour prendre en compte la réduction de la zone de danger autour des installations du CEA mentionnée ci-dessus.

Les scénarios d'accident majorants sont détaillés dans la pièce G.1, et en cas de déclenchement du plan particulier d'intervention (PPI) par le Préfet, il sera notamment prévu : l'interruption de la circulation des métros de part et d'autre du secteur du CEA, l'évacuation des voyageurs et de personnel exploitant, et en anticipation la formation du personnel de chantier pendant la phase de construction, ainsi que la mise en place d'une procédure d'information entre le CEA et l'entreprise ("téléphone rouge").

2.3.2. Evolutions à la marge du tracé et du profil en long entre Orly et Saclay

Il est explicité les modifications à apporter sur les ouvrages annexes implantés sur le territoire des communes de Wissous, de Palaiseau et d'Orsay. L'évolution de ces ouvrages est indiquée en police VERTE, pour signifier qu'elles font suite à la DAE. Les modifications principales portent sur les ouvrages OA4 et OA5, l'accès à l'OA7 en phase chantier à Wissous, l'évolution de l'emprise chantier pour permettre le puits d'accès du tunnelier nécessitant le déplacement de l'OA14, l'agrandissement de l'emprise du SMI à l'ouest et la mise au sol de la ligne avant la rampe d'accès au viaduc à Palaiseau, l'évolution de l'emprise chantier pour le franchissement de la RN118 à Orsay. Un tableau présente les caractéristiques principales des ouvrages annexes qui figuraient dans le DAE et les évolutions survenues depuis la DAE (2018).

2.3.3. Evolution des coûts et évaluation socio-économique

Le dossier ayant été établi en 2015 pour l'enquête publique de DUP initiale, le présent dossier actualise les deux pièces F et H pour prendre en compte, notamment :

- Les dernières estimations du coût prévisionnel du GPE, dont celui de la ligne 18, établies à partir de 2017 en tenant compte de l'approfondissement des études techniques, des conclusions des différents rapports d'audit quant au besoin d'établir des provisions suffisantes pour un projet d'une telle complexité et du retour d'expérience des premiers marchés passés ;
- Les décisions du Gouvernement du 22 février 2018 concernant le calendrier de mise en service des différentes lignes, entre 2024 et 2030 ;
- Les informations disponibles sur l'évolution constatée et prévisionnelle de la population, de l'emploi et du trafic en Ile-de-France, et en particulier les prévisions de trafic actualisées à partir de l'Enquête générale transports de 2010 et des modèles disponibles.

Sur ce dernier point, la pièce H complète la présentation faite en 2016 des limites méthodologiques existant pour modéliser les effets d'un programme de l'ampleur du GPE, qui produit ses effets bien au-delà de son strict périmètre géographique (difficultés à prévoir à l'horizon 2035). Le contenu du programme du GPE n'a pas été modifié significativement, mais les échéances intermédiaires de mises en service jusqu'à 2030 ont été adaptées par la décision du Gouvernement du 22 février 2018 (voir pièce H, chapitre 1.1), et l'acquisition des véhicules de maintenance des infrastructures a été mise à la charge de la Société du Grand Paris par le décret n° 2017-400 du 27 mars 2017. Cette modification du contenu du programme représente un coût additionnel de 344 M€ (valeur 2010). Il est dit en conclusion que **« Dans l'ensemble, les modifications des coûts et des bénéfices résultants des différents travaux et études présentés dans la pièce H confirment l'intérêt public tant du schéma d'ensemble du Grand Paris Express que de la ligne 18.../...Ces chiffres sont la traduction d'un investissement de très grande rentabilité sociale et indispensable au bon fonctionnement de l'opération de Saclay et à la dynamique de cette partie sud-ouest de la région. »**

2.3.4. Intégration de ces modifications dans le dossier d'enquête

Les pièces sont précédées d'un encart commun explicitant les objets du dossier d'enquête préalable à la DUP modificative et les modalités de constitution de chacune

d'entre elles. Le dossier d'enquête a été réalisé conformément aux articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R.123-8 du code de l'environnement. Sont détaillées pour chacune des pièces, un tableau récapitule l'objet des modifications par chapitre concerné.

2.4. Etude d'impact (Pièces G)

L'étude d'impact accompagne l'élaboration d'un projet afin d'en limiter les impacts. Elle contribue ainsi à améliorer la qualité d'un projet et son insertion dans l'environnement.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité du projet, tel que soumis à l'enquête publique du 21 mars au 26 avril 2016, comprenait une étude d'impact. Celle-ci a été actualisée une première fois en 2017 en vue de la procédure de demande d'autorisation environnementale. La SGP a procédé ensuite à une nouvelle actualisation de l'étude d'impact, dans le cadre de la présente enquête publique préalable à la DUP modificative.

L'actualisation de l'étude d'impact s'est appuyée sur les éléments présentés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale soumis à enquête publique entre juin et juillet 2018. Elle a pour objectif d'actualiser les données environnementales de l'analyse des incidences des évolutions de projet intervenues.

2.4.1. G1 – Etat initial de l'environnement

En avertissement de ce tome G1, il est rappelé que *« la présente pièce correspond à l'étude d'impact soumise à enquête publique (en juin et juillet 2018), sous réserve des modifications rendues nécessaires par les adaptations citées ci-dessus. En outre, elle prend, autant que possible, en considération les recommandations et remarques de l'avis n°2019-113 adopté lors de la séance du 19 février 2020 de l'autorité environnementale. La couleur ORANGE correspond aux modifications par rapport au dossier de DUP soumis à enquête publique en mars- avril 2016. »*

L'état initial de l'environnement fait l'objet d'un développement largement documenté de près de 800 pages. Huit thématiques ont été retenues : Environnement physique (climat, relief, géologie et risques associés, eaux souterraines et risques associés, eaux superficielles et risques associés, pollution des sols et des eaux souterraines), Environnement naturel (zonages, sites Natura 2000, diagnostic écologique, zones humides, fonctionnalité et continuités écologiques), Boisements (contexte forestier en Île-de-France, boisements au sein du fuseau d'étude, les boisements au sens du code forestier, la synthèse des enjeux liés aux boisements), Pédologie et agriculture, Environnement humain (urbanisme, démographie, emploi et occupation du sol, activités économiques, établissements sensibles, fondations et réseaux, servitudes, mobilité, risques technologiques et pyrotechniques), Patrimoine et tourisme (patrimoine archéologique, patrimoine culturel protégé, tourisme), Paysage, Cadre de vie et santé humaine (acoustique, vibrations, qualité de l'air, énergie et gaz à effet de serre, électromagnétisme, pollution lumineuse).

La pièce G1 est exhaustive, très documentée, parfaitement illustrée. Elle intègre des informations sur les études elles-mêmes et les méthodologies utilisées.

Un certain nombre de points sont particulièrement sensibles et paraissent nécessiter une attention toute particulière au regard **des impacts du projet, sur la section qui fait l'objet de la déclaration d'utilité publique modificative.**

Environnement physique

- Lien entre les eaux souterraines et les espaces naturels protégés ;
- Sensibilité au risque de remontées de nappes (Wissous et Massy sont inscrites dans des zones de nappes sub-affleurantes) et médiocre qualité des nappes ;
- Pollution des sols et des eaux souterraines, notamment au niveau de Massy (forte densité des sites Basias et Basol) et du secteur de recherche du CEA (forte densité des sites Basias) ;

Environnement naturel : L'aire d'étude correspond à une zone tampon de 4 km de part et d'autre du fuseau d'étude de la Ligne 18, ce qui permet de prendre en compte les habitats ou les sites (Natura 2000, ZNIEFF, etc.) qui pourraient présenter un intérêt pour les espèces recensées au sein du fuseau d'étude.

Le diagnostic écologique a permis de recenser les habitats naturels et semi-naturels, la flore, les insectes, les amphibiens, les reptiles, les oiseaux, les chauves-souris, les mammifères terrestres, les poissons et crustacés, les espèces végétales invasives et les sites d'intérêt écologiques. Un enjeu fort pèse plus particulièrement sur :

- La flore. Onze espèces sont inscrites sur la liste rouge de la flore vasculaire d'Île-de-France et cinq bénéficient d'un statut de protection, dont l'Etoile d'eau protégée à l'échelle nationale.
- Les mammifères terrestres. Un enjeu fort a notamment été attribué au campagnol amphibie.

Les zones humides présentes au sein de l'aire d'étude zones humides de la Ligne 18 sont des zones humides de taille réduite, mais certaines présentent des enjeux écologiques forts. Le fuseau d'études est traversé par des continuités écologiques, partiellement interrompues par les voiries routières parallèles au fuseau d'étude. L'enjeu est fort pour les espèces des milieux humides.

Boisements : Le fuseau d'études rencontre plusieurs zones boisées qui peuvent présenter des enjeux faunistiques et floristiques.

Pédologie et agriculture : Le plateau de Saclay est une des zones agricoles historiques d'Île-de-France.

Environnement humain : Le chapitre consacré à l'environnement humain fait un point sur l'urbanisme (les communes sont dotées de PLU), la démographie, l'emploi et l'occupation du sol, les activités économiques, les établissements sensibles, les fondations et réseaux, les servitudes, la mobilité (61% des déplacements vers Paris sont effectués en transports publics), les risques technologiques et pyrotechniques.

En ce qui concerne les risques nucléaires, il est précisé que la future Gare CEA Saint-Aubin se trouvera en dehors de la zone de danger.

Patrimoine et tourisme : Il existe des enjeux archéologiques importants sur les communes de Wissous et Massy (ancienne voie dite d'Orléans à Paris et l'église Sainte-Madeleine).

Paysage : Les enjeux paysagers sont forts pour les séquences de la montée de Palaiseau, du plateau de Palaiseau, du petit Saclay.

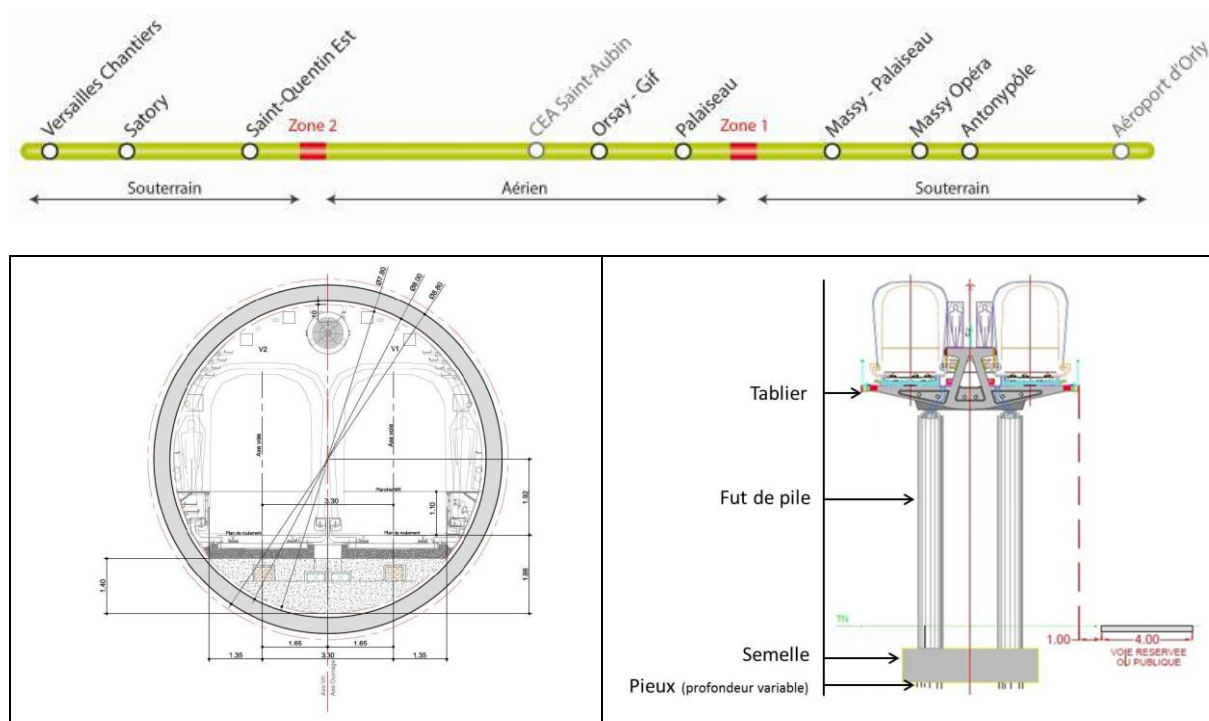
Cadre de vie et santé humaine : Les principaux enjeux sont liés au bruit, aux vibrations (Palaiseau, Saclay), à la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre ainsi que la pollution lumineuse, source de perturbations pour les écosystèmes et la santé humaine.

2.4.2. G2 – Présentation du projet et des variantes

En avertissement de ce tome G2, il est rappelé que : « *la présente pièce correspond à l'étude d'impact de DAE, sous réserve des modifications rendues nécessaires par les adaptations citées ci-dessus. La couleur BLEU correspond aux modifications par rapport au dossier de DAE soumis à enquête publique en juin- juillet 2018.* ».

Ce document, en date de « Été 2020 », comprend 180 pages, couleur recto verso, et se décline en 8 chapitres, respectivement intitulés « Description générale du projet de la Ligne 18 », « Déroulement de la phase chantier », « Présentation détaillée et emplacements des ouvrages de la Ligne 18 », « Esquisses des principales variantes étudiées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu », « Annexes – Présentation des variantes étudiées ». Il comprend un sommaire détaillé paginé, et de nombreuses iconographies (figures/cartes/tableaux/schémas).

Il présente l'ensemble de la Ligne 18 de l'aéroport d'Orly (commune de Paray-Vieille-Poste) à la gare de Versailles-Chantier sur près de 35 km, comme l'indique le schéma de localisation des sections (page 51), repris ci-après.



Des sections réalisées en tunnel souterrain ou en aérien, comme le présentent les coupes ci-dessous (pages 30 et page 31), et des sections de raccord réalisées en tranchées ouvertes et couvertes, repérées en zone 1 et zone 2 sur le schéma ci-dessus, et notamment représentées en page



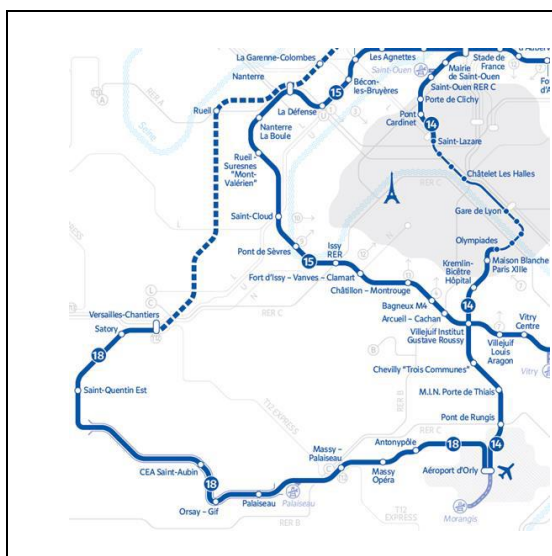
Principe d'insertion de la section au sol (secteur Palaiseau – Croix de Villebois)

Cet ensemble se compose donc principalement des six éléments suivants :

- Une partie en tunnel à l'est, entre Paray-Vieille-Poste et Palaiseau de 11,9 km qui comprend 4 gares souterraines et 14 ouvrages annexes ;
Nota : La gare de l'aéroport d'Orly ne fait pas partie du présent dossier. Étant commune avec le projet de ligne 14, elle a été intégrée à celui-ci ;
- Une section en aérien d'environ 13,4 km qui relie les deux sections en tunnel et s'inscrit sur le plateau de Saclay entre les communes de Palaiseau (à l'Ouest du nouveau quartier Camille Claudel) et Magny-les-Hameaux (au sud du Golf national). Cette partie en viaduc comporte 3 gares aériennes (Palaiseau, Orsay-Gif, et CEA Saint-Aubin) ;
- Une partie en tunnel à l'ouest, entre Magny-les-Hameaux et Versailles de 8,5 km environ qui comprend 3 gares souterraines et 10 ouvrages annexes ;
- Deux zones de transition situées à chaque interface entre viaduc et tunnel ;
- Un centre d'exploitation (SMR et SMI) implanté à Palaiseau à proximité de la zone de transition « Est » ;
- Un matériel roulant type métro automatique.

La réalisation du projet est prévue en deux phases et trois mises en services.

- 1^{ère} phase : le tronçon de Massy-Palaiseau à CEA-Saint-Aubin sera mis en service en 2026, et le tronçon d'Aéroport d'Orly à Massy-Palaiseau, en 2027 ;
- 2^{ème} phase : le tronçon de CEA Saint-Aubin à Versailles-Chantiers, en 2030.



Rappel page 28

Le projet de la Ligne 18 prévoit un prolongement jusqu'à Nanterre, à terme au-delà de 2030.

Le projet de tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers est compatible avec ce prolongement ultérieur. Des mesures conservatoires sont notamment prises sur les gares afin de permettre l'exploitation de rames plus longues répondant à la demande de trafic plus forte sur la ligne prolongée. Des mesures conservatoires sont également prévues en arrière-gare Versailles-Chantiers.

Les évolutions du projet par rapport à l'autorisation initiale fixée dans le décret n°2017-425 du 28 mars 2017, qui ont conduit au présent dossier, concernent :

- L'intégration de la Gare CEA Saint-Aubin ;
- Le déplacement des ouvrages annexes OA4 et OA5 à l'intérieur des servitudes aéronautiques de l'aéroport d'Orly ;
- L'amélioration de la voie d'accès au chantier de l'ouvrage n° 7 ;
- L'extension de l'emprise du centre d'exploitation passant de 6,4 ha à 7,2 ha ;
- Le recalage du tracé et optimisation du profil dans le « bois de Palaiseau » avec le décalage de l'ouvrage annexe OA14 de 100 m ;
- La prise en compte des contraintes pour la construction de l'ouvrage de franchissement de la RN118.

Ces évolutions sont présentées dans la Pièce A2, intitulée « *Modifications apportées au projet de la ligne 18 par rapport à sa version initiale soumise à enquête publique en mars – avril 2016* ».

A ce stade, aucune variante n'est plus présentée.

2.4.3. G3 – Analyse des impacts et présentation des mesures associées

L'avertissement de ce tome G3 explique également que « *la présente pièce correspond à l'étude d'impact soumise à enquête publique (en juin et juillet 2018), sous réserve des modifications rendues nécessaires par les adaptations citées ci-dessus. En outre, elle prend, autant que possible, en considération les recommandations et remarques de l'avis n°2019-113 adopté lors de la séance du 19 février 2020 de l'autorité environnementale. La couleur ORANGE correspond aux modifications par rapport au dossier de DUP soumis à enquête publique en mars- avril 2016.* »

Ce document de 748 pages se décompose ainsi selon les 10 chapitres suivants : *Analyse des impacts et présentation des mesures associées ; Etude des incidences sur les sites Natura 2000 ; Coût des mesures ; Synthèse des principaux impacts du projet et mesures associées ; Analyse des effets cumulés avec les projets limitrophes connus ; Compatibilité du projet avec l'affectation des sols, articulation avec les plans, schémas, programmes mentionnés à l'article R.122-17 du Code de l'environnement et prise en compte du Schéma de Cohérence Ecologique ; Aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ; Analyse des coûts collectifs induits par le projet ; Évaluation des impacts et mesures à l'échelle du Grand Paris Express ; Analyse des méthodes et difficultés rencontrées.*

La logique de la doctrine nationale « éviter, réduire et compenser » (démarche ERC) est expliquée dans les premières pages du document.

Chapitre I. Analyse des impacts et présentation de mesures associées

Le plan adopté pour analyser les impacts et les mesures prises est le même que celui du Tome G1, « État initial de l'environnement ».

Environnement physique

Le projet présente des **risques géologiques et risques associés** :

- Risques d'effondrements et de tassements de terrains : la présence d'anciennes carrières sur le tracé de la Ligne 18 et la réalisation des travaux

souterrains peut entraîner des désordres sur les bâtis et les ouvrages eux-mêmes ;

- Risques d'activation du phénomène de dissolution de gypse à la suite de la modification du régime d'écoulement des eaux souterraines ;
- Le dimensionnement des ouvrages permettra de résister à des mouvements de sols. En revanche, la construction de l'infrastructure est susceptible d'entraîner des phénomènes de retrait/gonflement des argiles sur des secteurs connexes au projet, avec des bâtis.

Un certain nombre de **mesures** vont être mises en place :

- Le tracé du projet se situe en dehors des zones à risques d'effondrement de carrières connu ;
- Pour le gypse, des techniques spécifiques seront déployées lors de la phase chantier (tunnelier) ; des injections gravitaires préalables seront réalisées sur les zones sensibles ;
- Pour les argiles, une enquête sur le bâti permettra d'intégrer les spécificités du terrain dans la conception du projet.

Des mesures de **suivi** dans le temps sont prévues pour les gypses et les argiles : auscultation de surface des zones sensibles, suivi des déformations et auscultation des bâtis, pendant et après les travaux.

Le projet présente également des **risques importants sur les eaux souterraines**, tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

Risques et impacts en phase chantier :

- Rabattement des nappes d'eaux souterraines
La réalisation des infrastructures souterraines va nécessiter l'abaissement préalable du niveau des nappes présentes sous le niveau de fouilles. En fonction de la profondeur de l'infrastructure, l'impact de cet abaissement sera plus ou moins important et étendu autour de l'infrastructure (déclenchement de « conflits d'usage », tassement du sol via le retrait-gonflement des argiles, dissolution du gypse, etc.).
- Mise en communication artificielle de nappes
Des travaux peuvent engendrer une mise en communication des nappes contenues dans les aquifères traversés avec, notamment, la possibilité de transfert d'une pollution d'une nappe contaminée vers une nappe saine.
- Contamination des eaux souterraines
Enfin, la qualité des eaux souterraines peut être altérée par des pollutions de chantier.

Des techniques permettent de réduire les impacts du chantier : utilisation d'un tunnelier à front pressurisé (permet d'éviter des pompages en nappe et empêche la communication entre nappes au niveau du tunnel) ; mise en place de parois moulées pour garantir l'étanchéité des infrastructures réalisées.

Risques et impacts en phase exploitation :

Les infrastructures souterraines risquent de provoquer un « effet barrage » entraînant un risque inondation, jugé « négligeable au niveau de la nappe de l'Oligocène » comme au niveau des Meulières de Montmorency. Cependant, un système de surveillance sera mis en place au niveau des tranchées Est et Ouest pour contrôler l'impact éventuel et y remédier.

Quant au risque de migration de pollution, il est négligeable.

Des risques sont également identifiés sur les eaux superficielles

- Les risques et les impacts en phase travaux sont étudiés dans le dossier. Les impacts concernent les points suivants :
 - La modification des écoulements naturels.
 - La pollution des eaux superficielles.
 - L'imperméabilisation des sols et la gestion des eaux pluviales.
 - Les risques d'inondation.
 - Les usages des eaux superficielles.

- Les risques et les impacts en phase exploitation concernent :
 - L'usage des eaux superficielles.
Après sa mise en service, la Ligne 18 pourra perturber les cours d'eau et écoulements qu'elle intercepte. Des mesures de réduction des effets permanents sur les écoulements naturels seront mises en place et un suivi sera assuré.
 - La pollution des eaux superficielles.
L'exploitation de l'infrastructure va générer des rejets d'eaux potentiellement polluées. Les mesures d'évitement et de réduction permettront de contrôler ces rejets aucun ne s'effectuant directement dans un exutoire naturel. Un suivi de la qualité de ces exutoires naturels (cours d'eau et rigoles) sera effectué afin de vérifier la qualité des dispositifs mis en place.
 - L'imperméabilisation des sols et gestion des eaux pluviales
Les installations de la ligne 18 représentent une surface imperméabilisée de 36 ha sur les 35 km de la ligne.
La gestion des eaux pluviales sera réalisée sur chaque installation, le principe adopté étant la régulation, éventuellement la décantation, des eaux avant rejet dans un exutoire naturel ou dans un réseau d'assainissement. Le débit de rejet en sortie de dispositif tiendra compte des prescriptions locales. Le suivi consistera en une surveillance et un contrôle des dispositifs de gestion des eaux pluviales.
 - L'usage des eaux superficielles
Aucune prise d'eau potable en eau superficielle n'est concernée par un rejet d'eau en provenance de la ligne. Les rejets dans les exutoires naturels ne dégraderont pas la qualité des différents plans d'eau à usages récréatifs.

Pollution des sols et des eaux souterraines

Aucune source importante de pollution n'a été identifiée et les risques concernent essentiellement la phase chantier.

Environnement naturel : Le dossier présente les impacts de la Ligne 18 sur chaque groupe d'espèces ainsi que les mesures prises (évitement, réduction, compensation, accompagnement et suivi), tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

Des mesures de compensation portent sur la mise en œuvre de travaux de restauration de zones humides, en partenariat avec le syndicat intercommunal d'aménagement hydraulique de la vallée de l'Yvette.

Un chapitre particulier est consacré aux continuités écologiques et aux impacts sur les ruptures de corridors, notamment au droit des secteurs de transition aérien/souterrain de l'infrastructure ainsi que la mortalité liée au trafic. De fait, seule la section aérienne est susceptible de générer des impacts sur les continuités écologiques sur les

déplacements des oiseaux et des chauves-souris, et les déplacements terrestres du fait de la longueur au sol dans le bois de la Croix de Villebois à Palaiseau, parallèlement à la RD 36 (renforcement de la coupure nord-sud) ; la création d'une voie de service au pied du viaduc va impacter le corridor écologique humide que constitue la Rigole de Corbeville.

Plusieurs mesures de réduction seront mises en œuvre. Il s'agit notamment de la mise en œuvre de barrières amphibies définitives de part et d'autre de la RD 36 au droit du boisement de la Remise de Villebois, de la création de deux mares dans les boisements au nord et de la pose d'un batrachoduc sous la RD 36.

Implanté en partie sur un corridor écologique et forestier (boisements de la Croix de Villebois), le centre d'exploitation crée une coupure complémentaire à celle créée par la Ligne 18. Le choix a été fait de rétablir la continuité par un contournement au sud du centre d'exploitation. Cette mesure d'adaptation du corridor écologique repose sur la préservation ou la création d'un corridor boisé (plantation d'arbres, d'arbustes et de lisières à l'ouest du centre d'exploitation ; confortement de la peupleraie au sud) et d'un corridor humide (création de plusieurs mares, pose de batrachoducs et dispositifs de guidage pour les amphibies).

Les parcelles agricoles, milieux naturels et semi-naturels seront impactés par le projet, en phases chantier et exploitation. Refuges pour un grand nombre d'espèces, ces écosystèmes constituent des espaces relais, du point de vue de la fonctionnalité des trames vertes et bleues. Ils seront toutefois impactés sur des emprises réduites. Quant aux espaces verts et milieux boisés, ils seront impactés dans une faible mesure. Les enjeux sont donc limités en matière d'atteinte aux services écosystémiques.

Boisements : Les impacts du projet sur les boisements concernent des opérations de défrichements pour une surface d'environ 5,5 ha. Les mesures de compensation seront mises en œuvre par la réalisation de travaux de boisement de la forêt de Pierrelaye-Bessancourt (Val d'Oise), conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 20 décembre 2018 portant autorisation de défrichement pour la création de la Ligne 18.

Pédologie et agriculture : Le projet a un impact sur l'agriculture du plateau de Saclay et sur la commune de Wissous : diminution de l'espace agricole (jardins ouvriers), perturbation de l'activité et des chemins agricoles, fragmentation de l'espace agricole, risques d'impacts sur le drainage agricole.

En phase chantier, des mesures seront prises : consultation des exploitants pour le suivi des travaux, conservation des chemins agricoles ou déviation au plus près, relevé du réseau de drainage, conservation des premiers horizons de terre et remise en état des sols après travaux. Des soutiens financiers viendront compenser la perte temporaire de résultats des exploitations pendant la durée des travaux.

Les parcelles devront rester accessibles aux engins agricoles pendant la phase chantier (mesure de suivi).

Environnement humain

Les impacts sur la démographie, l'emploi et l'occupation du sol sont importants sur les secteurs où le projet s'accompagne de grands projets d'aménagements.

Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues en phase chantier : limitation des emprises chantier et remise en état des occupations temporaires en fin de

chantier. Des mesures de suivi permettront d'accompagner les évolutions (densification, évolution de l'urbanisation et du prix de l'immobilier, etc.).

La construction de la Ligne 18 va valoriser des potentiels d'urbanisation et conforter des opérations urbaines importantes déjà lancées et en partie réalisées (ZAC au niveau de Saclay, par exemple). Le projet va également avoir un impact positif sur les activités économiques.

Des impacts sur les établissements sensibles (laboratoires de l'École polytechnique, château d'eau du CEA à Saclay, ...) ont été identifiés en phase chantier (contraintes de fonctionnement et nuisances) et en phase exploitation (vibrations et ondes électromagnétiques). Des mesures d'évitement et de réduction ont été mises en place dès la phase des études (évitement des bâtiments). En phase chantier, les travaux seront planifiés en concertation avec les exploitants de ces sites.

Des mesures de compensation pourront être prises pour les établissements impactés ; un suivi des mesures de réduction liées aux vibrations et nuisances sonores en phase chantier sera assuré.

L'impact sur les réseaux et fondations sera surtout sensible en phase chantier. Des mesures de protection seront prises. Les servitudes aéronautiques seront respectées (contraintes de gabarit des engins de chantier).

Le sujet de la mobilité est traité sous différents aspects. En phase chantier, on peut en effet s'attendre à des perturbations. Des mesures d'évitement et de réduction ont été mises en place : maintien/déviation et entretien des itinéraires doux ; communication et information, etc.

Le projet aura un effet bénéfique sur les déplacements des Franciliens : amélioration de la desserte et de l'offre/restructuration du réseau, augmentation des déplacements des transports en commun, etc. Les mesures d'évitement et de réduction consistent à augmenter l'offre de stationnement pour les gares à enjeu, en lien avec le IDFM et les gestionnaires de voirie. Le projet s'accompagnera d'une diminution de la charge du réseau routier de 0,4% et un allègement de la charge du réseau ferroviaire RER/Transilien.

Des risques technologiques et pyrotechniques sont identifiés avec des impacts en phase chantier et en phase exploitation. A Saclay, le viaduc et la gare CEA Saint-Aubin sont situés à proximité des installations nucléaires de base du CEA et de Cisbio International dont certaines ont été mises à l'arrêt définitif avec réduction des stocks de produits radioactifs. Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues en phase chantier et en phase exploitation, comme par exemple la fermeture de la gare en cas d'accident nucléaire à proximité.

Patrimoine et tourisme : Des diagnostics d'archéologie préventive ont été réalisés sur les communes de Wissous à proximité de l'OA 6 et sur la section aérienne à Palaiseau dans la forêt Villebois, à Orsay et à Saclay.

Les enjeux sont modérés pour les sites et monuments classés car le choix d'un tracé en souterrain permet de limiter les impacts sur le patrimoine. Notons cependant que les emprises travaux de l'OA 6 sont comprises dans le périmètre de protection de l'église Saint-Denis de Wissous dont le chœur, le clocher et le bas-côté sud sont classés.

Tourisme : Le chantier est « à faible nuisance » et des palissades pourront en réduire l'impact visuel. En phase exploitation, l'amélioration de l'offre de transport améliorera l'accès aux différents sites touristiques.

Paysage : Les gares, ouvrages annexes et viaduc répondront à une démarche de conception selon la charte architecturale et paysagère du Grand Paris Express et seront réalisés en concertation avec les acteurs du territoire.

L'impact paysager des gares est considéré comme faible à modéré dans le contexte environnant. Le centre d'exploitation et le viaduc font l'objet d'un travail architectural et paysager.

Cadre de vie et santé humaine

○ Acoustique.

En phase chantier, des mesures sont prises pour réduire les nuisances (localisation des emprises du chantier, choix des méthodes et des machines, organisation, etc.). Des mesures de suivi et des dispositifs de communication seront mis en place.

En phase exploitation, l'augmentation des effets sonores en surface des métros circulant en section souterraine est considérée comme nulle. Sur la section aérienne, le bruit généré par le métro respectera les valeurs réglementaires. Un point particulier fait l'objet d'un travail entre les aménageurs et la SGP (ZAC du quartier de l'école polytechnique et celle de Moulon). Il est précisé que « *les effets acoustiques de la Ligne 18 dans ces zones sont étudiés avec attention de manière à proposer des solutions en adéquation avec les réglementations en vigueur* ».

L'augmentation de la fréquentation des gares induira une augmentation du niveau de bruit mais, selon l'étude d'impact, « *les impacts sonores indirects (...) seront variables mais maîtrisés* ».

Les impacts sonores liés au fonctionnement des ouvrages annexes et du centre d'exploitation seront maîtrisés.

○ Vibrations

En phase chantier, la principale mesure de réduction concerne l'injection localisée pour améliorer les sols autour de l'ouvrage (tunnel) et éviter les déformations du sol. Des mesures seront notamment faites pendant le fonctionnement du tunnelier.

En phase exploitation, les impacts vibratoires sont considérés comme faibles., à l'exception de la partie aérienne au niveau du CEA (impact modéré) et au niveau de l'établissement Thales à Palaiseau impact fort). Mesures : pose de voies spécifiques plus performantes en termes d'atténuation vibratoire, le renforcement des fondations des piles du viaduc, des techniques spécifiques de pose antivibratiles ou l'insertion de parois en acier ou de parois moulées entre les piles du viaduc et les bâtiments sensibles. Si cela est insuffisant, des indemnités seront possibles.

○ Qualité de l'air

Impacts potentiels du chantier : émissions de gaz d'échappement et mise en suspension de poussières. Le respect des bonnes pratiques de chantier limitera les risques d'impact significatif.

En phase exploitation, la Ligne 18 va engendrer une diminution de la plupart des polluants d'environ 0,1%. Enfin, à l'intérieur des gares, des dispositifs vont permettre de réduire les particules fines.

- Energie et gaz à effet de serre

La Ligne 18 permettra une réduction des consommations énergétiques en Île-de-France grâce à une réduction des consommations énergétiques des véhicules et une consommation moyennement élevée du métro et des gares. *« Au final, la consommation générale d'énergie serait donc réduite de 12 200 tep entre 2024 et 2035, ce qui correspond à environ 1 100 TEP par an. Ce gain énergétique, bien que faible, est non négligeable, et s'explique par une induction importante des déplacements avec la mise en service de la Ligne 18. »*

Selon la même démonstration, le report modal de la route vers les transports en commun s'accompagnera d'une réduction des gaz à effet de serre. Des mesures d'optimisation de ces effets positifs seront mis en œuvre pour optimiser la consommation énergétique (dispositifs bioclimatiques en gares) et utilisation des énergies renouvelables (développement du photovoltaïque dans les gares).

- Électromagnétisme et pollution lumineuse

Les impacts liés à l'électromagnétisme, dus à la circulation du matériel roulant et son alimentation électrique, sont nuls pour la santé humaine. Ils peuvent cependant en avoir sur des installations techniques de Thalès à Palaiseau qui devront être déplacées. La pollution lumineuse, modérée, est davantage perceptible sur la partie arienne de la ligne. Des mesures ont été prises pour limiter l'éclairage, en phase étude et en phase chantier ; quant aux interventions de maintenance éclairée, elles sont limitées dans le temps.

- Gestion des déchets

En phase chantier, les déchets non dangereux seront valorisés, les déchets dangereux étant recueillis dans des containers étanches. Autres mesures : formation des personnels, traçabilité des déchets, etc. En phase exploitation, des réceptacles à déchets permettant le tri sélectif seront installés dans les gares.

- Gestion des matériaux excavés en phase chantier

Des mesures d'évitement, de réduction et de suivi seront mises en œuvre et présentées dans le dossier.

Chapitre II. Étude des incidences sur les sites Natura 2000

Le projet de Ligne 18 n'a pas d'incidence directe, par effet d'emprise, sur le réseau de sites Natura 2000. Des mesures d'évitement ou de réduction seront mises en œuvre pour limiter l'impact sonore, la pollution lumineuse et la modification des écoulements du réseau hydrographique. En conclusion, *« le projet n'induit aucune incidence résiduelle sur les sites Natura 2000. »*

Chapitre III. Coût des mesures

Un tableau liste les mesures spécifiques mises en œuvre et les coûts associés, sans reprendre l'ensemble des mesures identifiées dont le coût est déjà intégré au projet

Chapitre IV. Synthèse des principaux impacts du projet et mesures associées

L'ensemble des impacts et mesures associées est identifié précédemment dans un tableau de synthèse pour chacune des thématiques traitées (géologie, réseaux, etc.)

conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement dans sa version applicable au projet.

Chapitre V. Analyse des impacts cumulés avec les projets limitrophes connus

Le dossier permet d'apprécier les effets cumulés avec dix projets : Tram 12 Express, quartier Camille Claudel, réaménagement de l'échangeur de Corbeville, ZAC du quartier de l'École polytechnique, ZAC de Corbeville, ZAC du Moulon, bouclage de canalisation d'eau potable entre Palaiseau et Saclay, infrastructure multimodale RD 36, ZAC Saint-Quentin Est, ZAC Satory Ouest.

Chapitre VI. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols, articulation avec les plans, schémas et programmes (code environnement) et prise en compte du schéma de cohérence écologique.

Le projet est compatible avec le SDRIF, les CDT (contrats de développement territoriaux), avec le SDAGE du bassin Seine-Normandie, les SAGE Bièvre, Orge-Yvette, Mauldre et avec le PGRI du bassin Seine-Normandie et le PDUIF.

Il prend en compte le SRCE (schéma régional de cohérence écologique) et il ne remet pas en cause le fonctionnement agricole de la ZPNAF du plateau de Saclay.

La Ligne 18 vient accompagner et structurer les projets portés par l'Opération d'intérêt national Paris-Saclay et les DUP emportent mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées.

L'étude d'impact est complétée par les quatre chapitres suivants :

- Chapitre VII : Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet. Deux scénarii sont présentés : l'un de référence en l'absence de la Ligne 18 et l'autre en l'absence de GPE.

Le scénario de référence est établi sur la base des principaux enjeux identifiés : consommation et préservation des espaces face à l'étalement urbain, préservation des milieux naturels et de la biodiversité, et préservation du cadre et de la qualité de vie.

- Chapitre VIII : Analyse des coûts collectifs induits par le projet.
- Chapitre IX : Evaluation des impacts et mesures à l'échelle du GPE
- Chapitre X : Analyse des méthodes et difficultés rencontrées.

2.4.4. G4 – Résumé non technique (RNT) de l'étude d'impact

L'avertissement de ce tome G4 explique également que « *la présente pièce correspond à l'étude d'impact soumise à enquête publique (en juin et juillet 2018), sous réserve des modifications rendues nécessaires par les adaptations citées ci-dessus. En outre, elle prend, autant que possible, en considération les recommandations et remarques de l'avis n°2019-113 adopté lors de la séance du 19 février 2020 de l'autorité environnementale. La couleur ORANGE correspond aux modifications par rapport au dossier de DUP soumis à enquête publique en mars- avril 2016.* »

Le résumé de l'étude d'impact se présente en un document de 162 pages. Il permet de prendre connaissance plus facilement et plus rapidement des points développés dans les fascicules G1, G2 et G3 (1 714 pages au total).

Il est complet et il peut servir de « point de départ » pour l'approfondissement d'une question, chaque chapitre pouvant inciter un lecteur à étudier plus précisément un point particulier en se reportant aux fascicules G1, G2 ou G3.

2.4.5. G5 – Annexes

Le tome G5, en date de l'Eté 2020, comprend 270 pages, couleur recto verso, et un sommaire détaillé, avec une pagination non continue et sans index des iconographies (figures/cartes/tableaux/schémas). Il se décline en 8 chapitres, présentant les annexes résumées ci-dessous.

Annexe 1 : Modélisation hydrogéologique

Annexe de 37 pages, avec sommaire paginé et nombreux schémas explicatifs.

Sur la base de modèles numériques, l'étude a pour but d'évaluer les impacts du projet sur les eaux souterraines, générés par les phénomènes suivants : l'effet barrage des infrastructures sur les écoulements, en phase exploitation, et les pompages de fond de fouille requis pendant la phase travaux

Annexe 2 : Méthodologie faune-flore

Annexe de 53 pages, avec sommaire paginé et nombreux schémas explicatifs, extrait du dossier DAE.

L'étude propose : une synthèse bibliographique de l'étude Ecosphère sur les zones humides du périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN), 2011, les conditions des inventaires 2016-2017 et 2012-2015, les méthodologies et les résultats des différents inventaires (flore, flore invasive, habitats naturels, amphibiens, reptiles, avifaune, mammifères, invertébrés et faune aquatique).

Annexe 3 : Rapport sondages pédologiques

Annexe de 28 pages, sans sommaire, mais avec de nombreux schémas et tableaux.

L'étude propose la localisation et le résultat des sondages pédologique (à la tarière), en vue de déterminer les horizons redoxiques (engorgement temporaire) et réductiques (engorgement permanent) des zones humides.

Nota : aucun horizon réductique n'a été détecté dans les sondages effectués.

Annexe 4 : Rapport de mesures de bruit

Annexe de 84 pages, daté du 26/01/2017, avec sommaire paginé et indication de l'auteur, et avec de nombreux schéma, tableaux et fiches de synthèse.

Elle présente les points de mesure et les résultats de mesure de bruit résiduel, effectués entre octobre 2016 et janvier 2017 le long de la future Ligne 18.

Par point, les mesures sont effectuées en général sur une ½ heure en période diurne et une ½ heure en période nocturne.

Annexe 5 : Fiches des Contrats de Développement Territorial

Annexe d'une centaine de pages, comportant un sommaire (pagination inadaptée) listant les 8 opérations concernées, sans renvoi aux présentations des CDT de référence présentées dans le Tome G3, sans rappel des sources utilisées, ni actualisation des éléments de présentation de gouvernance, et/ou de programmation, notamment des fiches de CDT présentées (nombreuses dates de livraison prévisionnelles antérieures à l'enquête).

Les 8 opérations d'aménagement concernées par la Ligne 18 et le projet Paris-Saclay, sont les suivantes : ZAC du Moulon, ZAC du Quartier de l'Ecole Polytechnique, Quartier de Corbeville, Quartier Camille Claudel, Versailles Satory, Versailles Chantiers, Guyancourt-Ville, Saint Quentin Est

Cf. présentation des CDT en G3 : Les contrats de développement territorial (CDT) ont été créés par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (article 21). Ce sont des documents contractuels élaborés conjointement par les collectivités locales et la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, représentante de l'État. Ils visent à promouvoir le développement économique et organiser l'aménagement urbain autour de la boucle du Grand Paris Express. Deux CDT accompagnent le projet de la Ligne 18, et ils s'inscrivent dans le grand projet de Paris-Saclay : le CDT « *Paris-Saclay Versailles-Grand-Parc/Saint-Quentin-en-Yvelines/Vélizy-Villacoublay* », signé le 05/12/2015, et le CDT « *Plateau de Saclay -Territoire Sud* », signé le 05/07/2016.

Annexe 6 : Charte environnementale des chantiers

Chapitre de 18 pages, daté du 11/03/2015, avec sommaire paginé, et indication de l'auteur (SGP).

La charte décline les engagements généraux du maître d'ouvrage pour la protection de l'environnement durant les travaux ; elle est imposée aux différents maîtres d'œuvre ainsi qu'aux différentes entreprises qui devront la décliner suivant les différents enjeux : cadre de vie, gestion des déblais, gestion des déchets et la protection des milieux

Annexe 7 : Schéma de gestion et de valorisation des déblais

Chapitre de 41 pages, daté de juin 2017, avec sommaire paginé et nombreuses cartes. Ce schéma est une déclinaison spécifique de la charte environnementale des chantiers pour la gestion des déblais : traçabilité, logistique et valorisation.

Annexe 8 : Méthode d'évaluation des fonctionnalités zones humides et résultats

Chapitre de 3 pages, extrait du dossier DAE, présenté sous forme de tableaux.

Cette méthode a pour objectif d'évaluer les rôles hydrologique, biogéochimique et de support pour l'accomplissement du cycle biologique des espèces que remplissent chacune des zones humides identifiées.

Pour chaque rôle, la méthode propose des indicateurs et des critères de notation.

2.5. Coût et évaluation de la rentabilité socio-économique (pièces F et H)

Ces éléments sont présentés dans les pièces F et H, de la façon suivante décrite ci-dessous.

2.5.1. Appréciation sommaire des dépenses (pièce F)

Cette pièce, datée de l'été 2020, comporte 8 pages et est divisée en 3 points. L'estimation du coût du projet déclaré d'utilité publique et soumis à enquête publique. Le dossier rappelle qu'il s'agit **d'un coût pour l'ensemble de la ligne** d'Orly à Versailles-Chantiers (Gare d'Orly exclue), que toutes les estimations sont en valeur 2012.

- En DUP initiale, le coût était estimé à 3.108M€ dont 216M€ ou 267M€ (selon le tableau concerné) d'ouvrages annexes en ligne
- En DUP modificative, l'estimation est portée à 4.457M€. Un tableau détaille l'estimation,
- L'augmentation de 1.329M€ est expliquée essentiellement par : l'inclusion de la Gare CEA Saint-Aubin et les véhicules de maintenance des infrastructures ; la provision pour risques qui augmente de 685M€ et les retours d'expérience sur les autres marchés.

Le financement du projet de Ligne 18 n'est pas spécifiquement identifié et est inclus dans le financement du Grand Paris Express. Il repose sur :

- Des recettes fiscales elles même augmentées par la loi de finances 2019 : imposition forfaitaire des taxes de réseau (77M€ en 2018) et pour partie des taxes spéciales d'équipement (117 M€ en 2018) et taxe locale sur les locaux à usage de bureaux (382M€ en 2018) ;
- Des subventions européennes ;
- Des emprunts auprès de la BEI et de la Caisse des dépôts ;
- Des recettes domaniales et privées.

2.5.2. Evaluation socio-économique (Pièce H)

Cette pièce, datée de l'été 2020, fait 116 pages et comporte un avertissement et quatre chapitres numérotés de H1 à H4.

L'avertissement indique qu'il s'agit seulement d'une mise à jour de l'étude faite pour l'enquête publique sur la DUP initiale tenant compte des modifications de la DUP et d'une mise à jour de la rentabilité socio-économique. L'intérêt public est confirmé, les bénéfices étant portés à 10.400M€ pour un coût de 4.100M€.

➤ H1 Présentation de l'étude

Ce chapitre reprend pour l'essentiel le dossier de la DUP initiale. La mise à jour concerne le calendrier de mise en service des lignes du GPE. Le bilan économique de la ligne 18 sera fait sur la base de 15750 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

➤ H2 Evaluation socio-économique selon l'instruction de juin 2014

Ce chapitre est une adaptation de la méthode d'évaluation à l'instruction de juin 2014

➤ H3 Evaluation socio-économique à l'échelle du Grand Paris Express

L'évaluation globale du GPE est une actualisation des données des DUP antérieures tenant compte de l'augmentation des coûts mais aussi des données économiques conduisant à maintenir une forte rentabilité socio-économique du GPE.

Investissement à très haute rentabilité socio-économique

➤ H4 Evaluation socio-économique à l'échelle du projet

La croissance de l'emploi dans la zone du projet est 5 fois plus rapide que dans la Région Île-de-France, et Massy, Palaiseau, Saclay et Wissous ont une forte croissance démographique. Le plateau de Saclay se développe fortement depuis les décisions de l'Etablissement public du 19 juin 2018. La ZAC du Moulon est opérationnelle. La ZAC de Corbeville est engagée et le voisinage de la gare CEA Saint-Aubin se développe.

Les décisions de février 2018 n'ont pas modifié les choses concernant la partie ouest de la Ligne 18. Sur la ligne Orly-Versailles, il est envisagé 20.000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, pour une fréquentation quotidienne de 150.000 voyageurs.

Une actualisation récente des prévisions effectuée par la DRIEA Modus 3.1 donne en février 2020, 18.200 voyages à l'heure de pointe au lieu de 15.000 en 2030 et une fréquentation quotidienne de 115.400 voyageurs. La question d'un parking relais est posée à la Gare CEA Saint-Aubin. La création de la gare ferait passer le trafic sur la ligne de 15.000 à 15.750 à l'heure de pointe du matin.

Le coût passerait de 2.860M€ dans la DUP initiale (valeur 2010) à 4.244M€ (valeur 2010)

Annexes J10 et J11

Ces documents ont une couverture datée de l'été 2020, mais sont en fait de l'automne 2015 et n'ont pas été l'objet d'une mise à jour.

Les pièces J10 et J11, respectivement intitulées « Avis du Commissaire général à l'investissement sur l'évaluation socio-économique de la ligne 18 et rapport de contre-expertise » et « Suites données par la Société du Grand Paris à l'Avis du Commissaire général à l'investissement », renseignent sur les avantages apportés par le projet sur chacun des tronçons.

Cet avis était favorable au tronçon Orly-Saclay, mais défavorable au tronçon vers Versailles-Chantiers, estimant que d'autres moyens de transports en commun pouvaient être utilisés pour ce tronçon.

L'avis favorable au tronçon Orly-Saclay était subordonné à une maîtrise des coûts financiers, au renforcement de la concertation, notamment sur les différentes modalités de déplacements, et à la réalisation d'études complémentaires sur la desserte du plateau face à la saturation du réseau routier.

Annexe J12.a et J12.b

Estimation sommaire des dépenses pour l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du tronçon Aéroport d'Orly <>Versailles-Chantiers

Ces annexes concernent évidemment toute la ligne d'Orly à Versailles.

L'annexe J12a, de 20 pages, rappelle les estimations effectuées en DUP initiale pour les acquisitions foncières s'établissant alors au total de 117,2 M€, se répartissant ainsi 32,4 pour les Yvelines, 76,2 pour l'Essonne et 8,6 pour les Hauts-de-Seine.

L'annexe J12b de 16 pages présente de nouvelles estimations réalisées en mai 2020, la validité des estimations de 2015 étant caduque. Les estimations s'élèvent globalement à 89,52 M€, se répartissant en 4,92M€ pour les Hauts-de-Seine, 74M€ pour l'Essonne et 10,6M€ pour les Yvelines. Ces estimations ont une validité d'un an sauf pour celles de l'Essonne qui ont une validité de 18 mois. Conformément à l'usage, ces estimations tiennent compte de l'opposabilité aux tiers des éventuelles modifications des PLU.

2.6. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Rappel

Toutes les communes directement concernées par le tracé de la Ligne 18, ses gares et ses ouvrages techniques annexes ont fait l'objet d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) initial, afin de permettre la réalisation de la ligne 18 sur les territoires communaux traversés.

L'optimisation de la ligne 18 requiert aujourd'hui une DUP modificative qui impacte à nouveau les territoires des communes concernées, et donc la mise en œuvre d'une nouvelle mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces dernières que sont Wissous, Palaiseau et Orsay. La commune de Saclay a été retirée de cette procédure, suite à la parution d'un arrêté du maire mentionnant l'intégration du nouveau périmètre de danger réduit autour du CEA.

Cette procédure fait l'objet d'un dossier spécifique par commune qui doit être analysé et faire l'objet de conclusions motivées et d'avis rendus par la commission d'enquête, pour chacune des trois communes concernées. En effet, la procédure d'enquête publique est dite unique, car elle porte à la fois sur la DUP modifiée et sur la mise en compatibilité des 3 documents d'urbanisme.

Cette mise en compatibilité est réalisée conformément aux articles L.153-54 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) approuvées d'une commune ou d'un établissement public de coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une DUP, elles doivent être modifiées pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Ces dossiers ont fait l'objet d'un examen par le préfet et d'un examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête.

Les mises en compatibilité des PLU d'Orsay et de Palaiseau ont été soumises à évaluation environnementale suite à « un examen au cas par cas » par l'autorité environnementale (décisions n°MRAe 91-032-2019 et 91-030-2019 du 19 octobre 2019) et d'avis de la MRAe (avis n°2020-5300 et n°5301 du 5 mai 2020).

Les dossiers présentent les modifications apportées localement nécessitant des évolutions dans les différentes pièces des PLU (en particulier au niveau du rapport de présentation, du règlement graphique, et des emplacements réservés) et ils rappellent

également dans un premier temps le projet global de la ligne 18 et les évolutions apportées dans le cadre des MECDU liées à la DUP initiale.

2.6.1. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Wissous (pièce I.1.1)

Cette pièce de 42 pages se décline en 5 chapitres dont les 3 premiers rappellent un préambule, des généralités, le contexte du projet, tandis que les chapitre 4 et 5 présentent les incidences sur la commune de Wissous, ainsi que des extraits de ses documents d'urbanisme. Les modifications sont indiquées en police rouge, et deux plans (avant/après) illustrent l'évolution du plan de zonage.

Le PLU de la commune de Wissous a fait l'objet d'une mise en compatibilité à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Ligne 18 actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017.

Au vu du dossier de DUP modificative transmis, le Préfet a engagé la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application des articles L153.54 et R.1543-14 du code de l'urbanisme. Il est nécessaire de mentionner les modifications apportées au projet structurant de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Wissous.

Après examen au cas par cas, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France dans son avis délibéré 91-031-2019 du 19 octobre 2019, a dispensé le document d'urbanisme de la commune de Wissous de la procédure d'évaluation environnementale.

Le dossier a fait l'objet d'un examen conjoint le 21 janvier 2020 par les Personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique et un procès-verbal de cette réunion a été établi le 18 mars 2020, procès-verbal joint au dossier d'enquête publique (pièce 1.4). Cet examen a été réalisé en application de l'article R153-13 du code de l'urbanisme, créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

Dans cette commune, les modifications apportées au projet par rapport à la DUP initiale concernent :

- L'amélioration du positionnement des ouvrages annexes OA4 et 5 sur des terrains d'Aéroport de Paris pour éviter d'impacter des parcelles agricoles,
- La modification de la voie d'accès au chantier de l'OA7, évitant la traversée d'une zone pavillonnaire, mais nécessitant d'élargir le chemin en déclassant environ 250 m2 d'espaces boisés classés ;

Le projet de DUP modificative impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :

- Rapport de présentation : Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document afin d'autoriser l'implantation du projet de la ligne 18 modifié ;
- Règlement littéral : le règlement de la zone N pour les besoins du chantier pour l'OA7 et de la zone 1AUZ pour les déplacements des OA4 et OA5 ;
- Règlement graphique : il fait notamment apparaître selon les besoins du projet, les évolutions des emplacements réservés liés aux modifications apportées au

niveau des OA4, OA5 et OA7 dans les zones concernées et la réduction de l'espace boisé classé impacté ;

- Liste des emplacements réservés : l'emplacement N°19 est supprimé car les OA4 et OA5 sont réunis sur une même emprise. L'emplacement réservé 4 est également supprimé.

2.6.2. Décision MRAe - examen cas par cas du projet de PLU de Wissous (pièce I.1.2)

Cette pièce de 8 pages expose l'avis MRAe d'Île-de-France, adopté le 19 octobre 2019 (n°MRAe 91-031-2019) : y sont présentés les visas, les considérants et la décision de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Wissous.

Considérant que la mise en compatibilité du **PLU de Wissous** (approuvé le 13 février 2012), intervenant dans le cadre de la DUP modificative :

- Vise notamment à prendre en compte les modifications apportées à l'ouvrage de service OA7 situé sur le territoire communal (modification de l'accès au chantier de l'ouvrage de l'OA7 afin d'éviter la traversée d'un secteur pavillonnaire, autorisations d'ICPE nécessaires pendant la phase chantier de l'OA7)
- A pour objectifs principaux de déclasser 250 m² d'EBC et d'autoriser exceptionnellement en zone naturelle N les ICPE nécessaires dans le cadre des travaux du GPE (modification de l'article N1 du règlement du PLU)
- Comprend la compensation du déclassement de 250 m² d'EBC par la réalisation de travaux de boisement en forêt de Pierrelaye-Bessancourt selon les modalités définies dans le cadre de la DAE susvisée ;
- Comprend les caractéristiques et la prise en compte des impacts de la modification du règlement de la zone N vus le cadre de la DAE susvisée ;
- Et qu'au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable, des éléments évoqués ci-avant et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, la MRAe a décidé que la mise en compatibilité par DUP du PLU de Wissous **n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine** au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes.

Décision de la MRAe après examen au cas par cas dispensant de la réalisation d'une évaluation environnementale la mise en compatibilité par DUP du PLU de Wissous (91) liée au projet de réalisation de la ligne 18 du réseau du Grand Paris Express, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme.

2.6.3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Palaiseau (pièce I.2.1)

Cette pièce de 38 pages se décline en 4 chapitres dont les 2 premiers rappellent des généralités et le contexte du projet, tandis que les chapitre 3 et 4 présentent les incidences sur la commune de Palaiseau, ainsi que des extraits de ses documents d'urbanisme. Les modifications sont indiquées en police rouge, et deux plans (avant/après) illustrent l'évolution du plan de zonage.

Le PLU de la commune de Palaiseau a fait l'objet d'une mise en compatibilité à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Ligne 18 actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017.

Au vu du dossier de DUP modificative transmis, le Préfet a engagé la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application des articles L153.54 et R.1543-14 du code de l'urbanisme. Il est nécessaire de mentionner les modifications apportées au projet structurant de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Palaiseau.

- Après examen au cas par cas, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France dans son avis délibéré 91-030-2019 du 19 octobre 2019, a soumis le document d'urbanisme de la commune de Palaiseau à la procédure d'évaluation environnementale ;
- En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du code de l'urbanisme, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Palaiseau a été soumis à évaluation environnementale ;
- La MRAe d'Île-de-France a rendu un avis délibéré n° 2020-5301 le 5 mai 2020 sur le projet de mise en compatibilité du PLU de la ville de Palaiseau lié au projet de DUP modificative de la ligne 18 ;

Le dossier a fait l'objet d'un examen conjoint le 21 janvier 2020 par les Personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique et un procès-verbal de cette réunion a été établi le 18 mars 2020 (Cf. pièce 1.4). Cet examen a été réalisé en application de l'article R153-13 du code de l'urbanisme, créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

Dans cette commune, les modifications apportées au projet par rapport à la DUP initiale concernent :

- La modification de la cinématique du tunnelier suite à l'arbitrage du gouvernement au sujet du calendrier du projet nécessite une extension des emprises chantier au niveau de la Croix de Villebois jusqu'à la rigole des Granges (non incluse) et le déplacement de 100 m vers l'est de l'ouvrage annexe14 ;
- Pour prendre en compte une recommandation de la commission d'enquête publique de 2016, le profil en long de la ligne a été revu localement afin d'insérer des mesures conservatoires pour une éventuelle gare supplémentaire : un à-plat de 100 m de long, en ligne droite dans la tranchée couverte est ainsi créé ;
- L'optimisation de la séquence tunnel/tranchée couverte/tranchée ouverte/rampe/viaduc a prévu d'intercaler une mise au sol de 565 m entre la tranchée ouverte et la rampe ;
- Le recalage du tracé de la rampe du viaduc dans le virage à l'ouest du bois de Palaiseau pour une meilleure cohabitation avec la RD36 au nord et un bassin au sud du bois ;
- L'extension de l'emprise du centre d'exploitation vers l'ouest, pour répondre aux demandes de RATP infrastructures sur le site de maintenance des infrastructures (SMI).

Ces évolutions vont nécessiter des défrichements supplémentaires au sein de cet espace boisé classé au titre du code de l'urbanisme pour une superficie complémentaire de 19 260 m².

Il est également prévu l'adaptation de l'emplacement réservé n°1 au bénéfice de la SGP.

Le projet de DUP modificative impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :

- Rapport de présentation : Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document afin d'autoriser l'implantation du projet de la ligne 18 modifié ;
- Règlement graphique : il fait notamment apparaître selon les besoins du projet, l'évolution de l'emplacement réservé lié aux modifications apportées, la réduction de l'espace boisé classé du bois de Palaiseau et la réduction de la zone UX2agp pour l'ajuster aux emprises du centre d'exploitation depuis la DUP de 2017 ;
- Liste des emplacements réservés : l'emplacement N°1 au bénéfice de la SGP est augmenté.

2.6.4. Décision MRAe - examen au cas par cas du projet de PLU de Palaiseau (pièce I.2.2)

Cette pièce de 10 pages expose l'avis MRAe d'Île-de-France, adopté le 19 octobre 2019 (n°MRAe 91-030-2019) : y sont présentés les visas, les considérants et la décision de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Palaiseau

Considérant que la mise en compatibilité du **PLU de Palaiseau** (approuvé le 25 juin 2018), intervenant dans le cadre de la DUP modificative :

- Vise notamment à prendre en compte les modifications apportées audit projet sur le territoire communal, à savoir l'allongement de la partie terrestre de la ligne sur 565 mètres afin d'optimiser la transition entre sa partie souterraine et aérienne et la modification des emprises du site de maintenance et de remisage (SMR) et du site de maintenance des infrastructures (SMI) localisées en zone UX2agp dans le PLU en vigueur ;
- A pour principaux objectifs d'adapter les emprises des emplacements réservés ER1 et ER2 afin de permettre la mise au sol partielle de la ligne 18, de déclasser 19260 m² du boisement localisé dans le secteur de la Croix de Villebois (au sud de la route départementale RD36), protégé en tant qu'EBC dans le PLU ;
- Comprend, sur dans les secteurs concernés par les évolutions des emprises des ER1 et ER2 et par le déclassement d'EBC, un corridor écologique à préserver au titre du SRCE et qui fera l'objet de mesures d'évitement et de restauration définies dans le cadre de l'étude d'impact réalisée à l'appui de la DAE susmentionnée ;
- Comprend la mise au sol partielle de la ligne 18, susceptible d'avoir des incidences sur la préservation de ce corridor ainsi que sur les espèces protégées présentes ;
- Comprend (alors même que le dossier présenté à l'appui de la présente demande d'examen au cas par cas ne le mentionne pas) un secteur de compensation des zones humides détruites, dans le cadre de la réalisation de la ZAC du quartier de l'école polytechnique, retenu au sein de la zone UX2agp
- Doit prendre en compte ce secteur de compensation, à l'instar de la recommandation de la MRAe figurant dans son avis du 1er février 2018 relatif

à la révision du PLU de Palaiseau (rétablissement des mesures de compensation définies dans le cadre de la ZAC du quartier de l'École polytechnique compromises par la création de la zone UX2agp destinée à accueillir le site de maintenance et de remisage de la ligne 18) ;

- Et au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable, des éléments évoqués ci-avant et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, la MRAe a décidé que la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du **PLU de Palaiseau est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine** au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes

Décision de la MRAe après examen au cas par cas portant obligation de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité par DUP du PLU de Palaiseau (91) liée au projet de réalisation de la ligne 18 du réseau du Grand Paris Express, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme.

2.6.5. Evaluation environnementale de la MECDU de Palaiseau (pièce I.2.3)

Nota : la date du document est celle du dossier d'enquête « ETE 2020 »

Cette pièce de 34 pages présente l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du **PLU de Palaiseau**, réalisée suite à la décision n°91-030-2019 émise par la MRAe d'Île-de-France, en date du 19 octobre 2019.

Cette évaluation est déclinée en cinq chapitres (contexte réglementaire, objectifs de l'évaluation environnementale, contenu et articulation de la mise en compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, analyse de l'état initial, analyse des incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU de Palaiseau sur l'environnement, des problèmes posés par son adoption sur les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, et les mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser les conséquences dommageables).

Dans le contexte réglementaire, il est rappelé qu'en application de l'article L. 104-2 du code de l'urbanisme, les PLU qui sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement.../...compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés font l'objet d'une évaluation environnementale.../... L'article R. 104-8 de ce code précise que les PLU font l'objet d'une évaluation environnementale notamment à l'occasion de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une DUP, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Concernant les objectifs, il est précisé qu'à l'échelle d'un PLU, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement. L'objectif de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU est de définir si les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement, et si les politiques portées sur la zone sont conciliables

Concernant le contenu, il est rappelé les raisons qui conduisent à un ajustement du projet dans ce secteur (d'est en ouest) sont présentées ci-dessous :

- *Suite aux arbitrages du Gouvernement sur le calendrier du projet, la cinématique des tunneliers a été revue et il est désormais prévu un puits d'entrée du tunnelier sur les terrains situés entre l'A126 et la RD36 : le projet doit être adapté pour tenir compte de cette modification, et en particulier préserver les capacités de circulation pendant les travaux (dont le barreau de raccordement A126/RD36) ;*
- *Pour prendre en compte une recommandation de la commission d'enquête suite à l'enquête publique de 2016, le profil en long de la ligne a été revu localement afin d'insérer des mesures conservatoires pour une éventuelle gare supplémentaire : création d'un à-plat de 100 m de long, en ligne droite, dans la tranchée couverte ;*
- *L'analyse fine de la transition souterrain/aérien - avec une séquence tunnel / tranchée couverte / tranchée ouverte / rampe / viaduc - a fait apparaître une optimisation possible sur la partie centrale, en intercalant entre la tranchée ouverte et la rampe une section "au sol" ; corollairement, la longueur du viaduc est réduite d'autant ;*
- *Dans le cadre de la mise au point du schéma de maintenance, suite aux demandes de la RATP Infrastructures, l'emprise prévue pour la partie SMI du centre d'exploitation doit être étendue ;*
- *Enfin, l'analyse fine du tracé en plan dans le virage à l'ouest de cette séquence (avant l'avenue de la Vauve) et le calage fin du tracé pour sa cohabitation avec la RD36 au nord et le bassin « BEP2 » au sud a fait apparaître qu'un ajustement de quelques mètres de l'axe du*

En conclusion, la SGP explique que pour minimiser les impacts sur l'environnement, des mesures seront prises dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Palaiseau, de la façon suivante :

- Des mesures d'évitement sont mises en place pour le déclassement d'EBC consistant à limiter les emprises travaux au sein des EBC et à limiter les déboisements au sein des EBC au strict nécessaire des emprises du tracé ;
- Des mesures de réduction et d'accompagnement sont prévues afin d'éviter l'impact sur le corridor écologique et les espèces protégées présentes. Elles consistent notamment en la restauration du corridor écologique par le Sud du centre d'exploitation et en la création de mares au nord de la RD36, la pose de batrachoducs et la mise en place de barrières amphibiens ;
- Des mesures sont prévues pour la prise en compte des zones humides et de leurs secteurs de compensation. Les mares compensatoires en compensation de la destruction des zones humides n'ont pas été réalisées par l'EPS en 2016 et avaient vocation à être détruites dans le cadre des travaux du SMI/SMR. En tout état de cause, la SGP s'engage à compenser les zones humides impactées par le projet. Les mesures de compensation pour le projet de la ligne 18 portent sur la mise en œuvre de travaux de restauration de zones humides sur les berges de l'Yvette au sein du campus de l'université Paris-Sud. Les mesures de compensation sont conduites en partenariat avec le SIAHVY.

2.6.6. Avis de la MRAe sur le projet du PLU de Palaiseau (pièce I.2.4)

Cette pièce de 12 pages expose l'avis MRAe d'Île-de-France, adopté le 5 mai 2020 (n°MRAe 2020-5301) : après un préambule relatif à l'élaboration de l'avis, sont présentés le contexte de l'avis et une recommandation sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Palaiseau.

Concernant le contexte, il est rappelé que :

- La mise en compatibilité par DUP du **PLU de Palaiseau** (91) avec le projet de réalisation de la ligne 18 a été soumise à évaluation environnementale par la décision n°MRAe 91-030-2019 du 19 octobre 2019 faisant suite à l'examen au cas par cas ;
- La décision n°MRAe 91-030-2019 était notamment motivée par la susceptibilité d'incidences notables de la procédure sur l'environnement et la santé, principalement sur les milieux naturels (déclassement d'EBC accueillant un corridor écologique à préserver au titre du SRCE, et risque d'impacter un secteur de compensation des zones humides détruites par réalisation de la ZAC du quartier de l'école polytechnique ;
- L'Ae du CGEDD a été saisie et a émis l'avis délibéré n° 2019-113 adopté le 19 février 2020, sur la modification de DUP de la ligne 18 Est. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par la SGP et sur la prise en compte de l'environnement : « **n'appellent pas d'observations de la part de l'Ae** ».

Concernant le présent avis de la MRAe :

La MRAe recommande que l'évaluation environnementale expose précisément les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en oeuvre du document et justifie le choix de localisation des compensations, notamment au regard des habitats des populations d'espèces impactées par la suppression des espaces boisés sur le territoire de la commune.

2.6.7. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Orsay (pièce I.3.1)

Cette pièce de 36 pages se décline en 4 chapitres dont les 2 premiers rappellent des généralités et le contexte du projet, tandis que les chapitre 3 et 4 présentent les incidences sur la commune d'Orsay, ainsi que des extraits de ses documents d'urbanisme. Les modifications sont indiquées en police rouge, et deux plans (avant/après) illustrent l'évolution du plan de zonage.

Le PLU de la commune d'Orsay a fait l'objet d'une mise en compatibilité à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Ligne 18 actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017.

Au vu du dossier de DUP modificative transmis, le Préfet a engagé la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application des articles L153.54 et R.1543-14 du code de l'urbanisme. Il est nécessaire de mentionner les modifications apportées au projet structurant de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune d'Orsay.

- Après examen au cas par cas, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme, la MRAe d'Île-de-France dans son avis délibéré 91-032-2019 du 19 octobre 2019, a soumis le document d'urbanisme de la commune d'Orsay à la procédure d'évaluation environnementale ;

- En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du code de l'urbanisme, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Palaiseau a été soumis à évaluation environnementale ;
- La MRAe d'Île-de-France a rendu un avis délibéré n° 2020-5300 le 5 mai 2020 sur le projet de mise en compatibilité du PLU de la ville de Palaiseau lié au projet de DUP modificative de la ligne 18 ;
- Le dossier a fait l'objet d'un examen conjoint le 21 janvier 2020 par les Personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique et un procès-verbal de cette réunion a été établi le 18 mars 2020 (cf. pièce 1.4). Cet examen a été réalisé en application de l'article R153-13 du code de l'urbanisme, créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

Dans cette commune, les modifications apportées au projet par rapport à la DUP initiale concernent le franchissement de la RN118. Cette traversée du viaduc est réalisée grâce à un ouvrage aérien. Les études ont permis de préciser la méthode de construction de cet ouvrage, dont le tablier va être construit en deux parties de chaque côté de la nationale pour ensuite être assemblés par rotation au-dessus de la voirie et limiter ainsi la durée d'interruption de la circulation. Cela nécessite des emprises chantier plus importantes que prévu initialement. Les différents zonages concernés par ces emprises doivent ainsi être adaptés.

Cette évolution va nécessiter :

- Des défrichements supplémentaires au sein de cet espace boisé classé au titre du code de l'urbanisme pour une superficie complémentaire de 16 540 m² ;
- La réduction d'un espace paysager remarquable de 1 560 m² au sein de la zone AU ;
- L'augmentation des emprises de l'emplacement réservé n°18 au bénéfice de la SGP.
- La réduction d'alignements d'arbres au sein de la zone N de part et d'autre de l'emplacement réservé 18, soit 175 m² impactés ;
- La réduction de la marge des 10 mètres le long des lisières forestières, soit 1 123 m² impactés ;

Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :

- Rapport de présentation : Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document afin d'autoriser l'implantation du projet de la ligne 18 modifié ;
- Règlement graphique : il fait notamment apparaître selon les besoins du projet, les évolutions de l'emplacement réservé lié aux modifications apportées, et les réductions de l'espace boisé classé, de l'espace paysager remarquable, des arbres d'alignement et de la marge des 10 m le long des lisières forestières ;
- Liste des emplacements réservés : l'emplacement N°18 au bénéfice de la SGP est augmenté.

2.6.8. Avis MRAe - examen au cas par cas sur le projet de PLU d'Orsay (pièce I.3.2)

Cette pièce de 8 pages expose l'avis MRAe d'Île-de-France, adopté le 19 octobre 2019 (n°MRAe 91-032-2019) : y sont présentés les visas, les considérants et la décision de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLU d'Orsay.

Considérant que la mise en compatibilité du **PLU d'Orsay** (approuvé le 28 mars 2017), intervenant dans le cadre de la DUP modificative :

- Vise notamment à prendre en compte sur le territoire communal, l'évolution du tracé aux abords de la route nationale RN118
- A pour principaux objectifs d'augmenter l'emprise de l'emplacement réservé ER18 (dédié au tracé de la ligne 18) de 34 036 m², passant ainsi d'une superficie de 26 465 m² dans le PLU en vigueur à 60 501 m² et entraînant la réduction d'alignements d'arbres sur 175 m² situés en périphérie de cet ER18, de déclasser 16 540 m² de boisements situés de part et d'autre de la RN118 et bénéficiant d'une protection au titre des espaces boisés classés (EBC), d'ôter 1 416 m² à la marge de 10 mètres le long des lisières forestières concernées par le déclassement d'EBC, de supprimer l'espace paysager remarquable institué au sein de la zone à urbaniser AU dans le PLU en vigueur
- Comprend des secteurs situés au sud de la RN118 qui font partie du site inscrit de la vallée de Chevreuse, mais que « **les impacts essentiellement visuels et paysagers [qui] ne devraient pas altérer significativement la monumentalité du site de la vallée de Chevreuse** »
- Doit établir cette affirmation sur la base d'une caractérisation précise des impacts paysagers de la mise en compatibilité du PLU d'Orsay sur le site inscrit de la vallée de Chevreuse afin, le cas échéant, de définir des mesures d'évitement, sinon de réduction, adaptées

Considérant, au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable, des éléments évoqués ci-avant et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, la MRAE a décidé que **la mise en compatibilité par DUP du PLU d'Orsay est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine** au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes

Décision de la MRAE après examen au cas par cas portant obligation de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité par DUP du PLU d'Orsay (91) liée au projet de réalisation de la ligne 18 du réseau du Grand Paris Express, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme

2.6.9. Evaluation environnementale de la MECDU d'Orsay (pièce I.3.3)

Cette pièce de 38 pages présente l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU d'Orsay, réalisée suite à la décision n°91-032-2019 de la MRAE d'Île-de-France du 19 octobre 2019 et à l'avis n°2020-5300 rendu par la MRAE le 5 mai 2020.

En avertissement, la SGP rappelle les éléments complémentaires demandés par la MRAE (exposer les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le projet, et justifier le choix de localisation des compensations, notamment au regard des habitats des espèces impactées par la suppression d'espace boisé), et précise qu'ils seront indiqués en vert dans l'évaluation environnementale.

Cette évaluation est déclinée en cinq chapitres (contexte réglementaire, objectifs de l'évaluation environnementale, contenu et articulation de la mise en compatibilité avec

les autres documents d'urbanisme, analyse de l'état initial, analyse des incidences notables probables de la mise en compatibilité du PLU d'Orsay sur l'environnement, des problèmes posés par son adoption sur les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, et les mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser les conséquences dommageables). Dito environnementale de l'évaluation de la MECDU de Palaiseau.

En réponse à la demande de justification de l'impact sur le site inscrit de la vallée de Chevreuse, il est indiqué que le site inscrit de la Vallée de la Chevreuse est inclus dans les emprises provisoires et définitives du projet de la Ligne 18, que cette extrémité est du site inscrit est caractérisée par une urbanisation actuelle et future inscrite dans les différents documents d'urbanisme, que les différentes ZAC : Polytechnique, Corbeville et Moulon sont destinées à une urbanisation future réglementée, que la mise en place des ZAC et d'une urbanisation concentrée permet toutefois de minimiser l'emprise foncière des opérations d'aménagement.../... que les impacts sont essentiellement visuels et paysagers mais ne devraient pas altérer significativement la monumentalité du site inscrit de la « Vallée de Chevreuse » ses caractéristiques rurales et bucoliques ne sont ici pas altérées et la vallée préservée sans co-visibilité.

2.6.10. Avis MRAe d'Île-de-France n°2020-5300 adopté le 5 mai 2020 (pièce I.3.4)

Cette pièce de 12 pages explique le contexte de l'avis et émet une recommandation.

Concernant le contexte, dito avis relatif à la mise en compatibilité du PLU de Palaiseau

Concernant l'avis : La MRAe recommande que l'évaluation environnementale expose précisément les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en oeuvre du document et justifie le choix de localisation des compensations, notamment au regard des habitats des populations d'espèces impactées par la suppression des espaces boisés sur le territoire de la commune.

2.6.11. Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint (pièce I.4)

Cette pièce de 12 pages explique que la demande de DUP modificative conduit à une mise en compatibilité des PLU de Wissous, Palaiseau et Orsay. Conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées par le porteur de projet ont fait l'objet d'un examen conjoint avant l'enquête publique le 21 janvier 2019.

Modification calendaire apportée par le 1^{er} ministre

La mise en service de la ligne 18 s'articule en trois phases selon les tronçons :

- En 2026, entre les gares de Massy-Palaiseau et CEA Saint-Aubin
- En 2027, entre les gares Aéroport d'Orly et Massy-Palaiseau
- En 2030, entre les gares CEA Saint-Aubin et Versailles-Chantiers

Modifications apportées au projet par rapport à la DUP initiale

La demande de DUP modificative est initiée par l'obligation de déclarer d'utilité publique la gare CEA-Saint-Aubin qui dans la DUP initiale n'avait pas été incluse du fait d'une zone de danger dans laquelle se serait trouvé cet établissement recevant du public. La zone de danger autour des installations nucléaires se trouvant réduite,

l'emplacement de la future gare sera dorénavant compatible avec les dispositions d'urbanisme applicables.

Cette actualisation du décret de déclaration d'utilité publique du 28 mars 2017 permet également d'inclure des modifications du projet et de s'assurer de la bonne compatibilité des documents d'urbanisme avec celles-ci pour Saclay (inclusion de la gare CEA-Saint-Aubin et réduction de la zone de danger), Wissous (amélioration du positionnement des ouvrages annexes OA4 et OA5, de la voie d'accès au chantier de l'ouvrage OA7, et des modifications du PLU), Palaiseau (recalage du tracé dans le bois de Palaiseau, extension de l'emprise du centre d'exploitation, et modifications du PLU) et Orsay (prise en compte des contraintes pour la construction de l'ouvrage de franchissement de la RN 118, et modifications du PLU).

Calendrier d'instruction et d'approbation du dossier

- 4 septembre 2019 : la préfecture de région a été saisie de la demande de DUP modificative pour une saisine de la DGTIM le 7 octobre 2019 après la complétude du dossier
- 8 octobre 2019 : le secrétariat général pour l'investissement (SGPI) a été saisi
- Novembre-décembre 2019 : la DGTIM a saisi l'autorité environnementale
- 6 novembre 2019 : la consultation inter-administrative a été lancée avec une clôture le 15 janvier 2020
- 21 janvier : réunion d'examen conjoint pour la MECDU
- Février 2020 : transmission du PAC suite au rapport technique de l'ASN sur la réduction du risque nucléaire
- Mai 2020 : enquête publique
- Septembre 2020 : transmission des éléments à la DGTIM en vue de la saisine du Conseil d'Etat
- Janvier 2021 : décret de DUP modificative

Points donnant lieu à la demande de DUP modificative

Inclusion de la gare CEA-Saint-Aubin

La gare CEA Saint-Aubin, qui devrait être mise en service en 2026, ne figurait pas dans la DUP initiale car son emplacement se trouvait dans la zone de danger autour des installations nucléaires. En effet, des installations nucléaires sur le site du CEA ont été arrêtées ou ont réduit leur activité (arrêt de réacteurs et réduction du stock d'iode radioactif de Cisbio). Le nouveau porter à connaissance lèvera ipso-facto la contrainte pour la réalisation de la gare qui ne sera plus alors située dans la zone de danger.

Afin de permettre la réalisation de l'ouvrage gare, trois modifications des dispositions du PLU de Saclay sont proposées. Le règlement de la zone AU doit être adapté afin que le projet gare CEA- Saint-Aubin soit autorisé, et la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) doit elle aussi être adaptée afin de prendre en compte la nouvelle zone de danger et de ne plus faire apparaître la zone naturelle agricole (ZNA). Enfin, l'ajout du nouveau porter à connaissance relatif à la maîtrise de l'urbanisation autour du CEA de Saclay dans les annexes du PLU est prévu.

Mise en compatibilité du PLU de la commune de Wissous

Améliorer le positionnement des ouvrages annexes OA4 et OA5, déclasser une partie de l'espace boisé classé (EBC) pour permettre l'accès au chantier de l'ouvrage annexe OA7 en évitant l'accès à travers le quartier pavillonnaire.

Il est donc proposé de modifier le PLU de la commune ainsi (Complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés) : réduction d'un EBC de 250 m² au droit de l'autoroute A6, réduction de l'emplacement réservé n°11 (écran paysager le long l'autoroute A6) sur la pièce graphique, modification de l'emprise des emplacements réservés n°17, 18, et 19 sur la pièce graphique, suppression de l'emplacement n°4 (accès piéton) sur le règlement graphique et de la liste des emplacements réservés, complément apporté au règlement d'urbanisme afin d'autoriser les installations classées pour l'environnement (ICPE) nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris Express (ex RTPGP) au sein de la zone N, et complément apporté au règlement d'urbanisme afin d'autoriser les installations du GPE dans la zone IAUZ

Mise en compatibilité du PLU de la commune de Palaiseau

Ajuster le secteur de la transition au sud-ouest du quartier Camille Claudel pour répondre à quatre raisons principales (Complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés et la pièce graphique a été adaptée) : modification de la cinématique de tunnelier à la suite d'arbitrages du gouvernement sur le calendrier du projet, optimisation de la séquence tunnel/tranchée couverte/tranchée ouverte/rampe/viaduc, recalage du tracé dans le bois de Palaiseau pour une meilleure cohabitation avec la RD36 au nord et un bassin au sud du bois, extension de l'emprise du centre d'exploitation au nord-ouest pour répondre aux demandes de RATP infrastructures sur le SMI.

Les dispositions à adopter pour la mise en conformité du PLU sont : réduire la surface d'EBC au niveau du bois de Palaiseau de 19 260m², adapter les emprises de l'ER n°1 au bénéfice de la SGP et de l'ER n°12 au bénéfice du conseil départemental afin d'éviter leur superposition et de permettre le passage de l'optimisation du projet de la ligne 18, adaptation corollaire du tableau des ER, réduire la zone UX2agp pour l'ajuster aux emprises du centre d'exploitation modifiées depuis la DUP de 2017

Mise en compatibilité du PLU de la commune d'Orsay :

Il est nécessaire de construire un ouvrage de franchissement de la RN118. Pour limiter au strict nécessaire les perturbations sur cet axe routier, l'emprise du chantier empiète sur un EBC de 16 540m².

Les dispositions à adopter pour la mise en conformité du PLU sont (Complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés) : d'une part l'adaptation du règlement graphique (augmentation des emprises de l'emplacement réservé n°18 (SGP), réduction de l'emprise des EBC de part et d'autre de la RN 118 pour une surface de 16 540m², réduction d'un espace paysager remarquable au sein de la zone AU de 1 560m², réduction d'alignements d'arbres au sein de la zone N de part et d'autre de l'emplacement réservé n°18 soit 175 m² impactés, réduction de la marge des 10 mètres le long des lisières forestières soit 1023m² impactés, ER n°12 (piste cyclable) à adapter sans remise en cause de la faisabilité de cette piste sous le viaduc, et d'autre part la modification de la liste des emplacements réservés en cohérence (ER n°18).

Réponse aux remarques des participants

Sur la réduction de la zone de danger : l'autorité de sûreté environnementale (ASN) transmettra son avis et rapport technique officiel à la préfecture de l'Essonne indiquant la diminution de la zone de danger (réduite à environ 250 mètres autour du CEA). Le

préfet portera ensuite cette décision à la connaissance des communes. L'avis de l'ASN est attendu pour février 2020. Cet avis est un préalable obligatoire avant le lancement de l'enquête publique prévue en mai 2020.

Sur le sursis à statuer pour le PLU d'Orsay : le TA de Versailles leur a donné injonction de modifier un espace boisé classé (EBC) avant le 4 novembre 2020, obligeant à procéder à une modification du PLU. Or l'article 1,153-56 du code de l'urbanisme dispose que «Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité ». Selon SGP, au vu des éléments en sa possession, cette décision du TA ne devrait pas faire obstacle au projet, puisque les EBC impactés par la décision ne sont pas les mêmes que ceux impactés par la DUP modificative. Le président (sous-préfet de Palaiseau) indique qu'afin de ne pas perturber l'enjeu stratégique du 1er ministre, il invite la commune et SGP à travailler sur ce point afin d'y apporter la réponse technique adéquate.

Les remarques portées lors de la consultation inter-administrative seront prises en compte avant l'enquête publique.

- L'ASN a attiré l'attention sur les prescriptions qui seront données sur la mise en sécurité des personnes dans le cadre de la mise en œuvre du chantier de la gare.
- Le courrier de l'ASN confirmera la suppression du risque lié à la présence d'iode (dernier point de vigilance suite à la suppression du réacteur). Une fois le PAC actualisé, le préfet le communiquera aux communes.
- Le chantier de fabrication de l'ossature du viaduc doit être faite sur un terrain appartenant actuellement au CEA, classé UA, qui a fait l'objet d'une mise en compatibilité lors de la DUP initiale et ne nécessite donc pas de modification de classement
- Orsay a de nouveau précisé qu'elle est opposée à l'implantation du SMR-SMI sur son territoire et regrette que la gare supplémentaire demandée à proximité du quartier Camille Claudel ne soit pas prévue, mis à part certaines mesures conservatoires.
- En 2018, de nombreux échanges entre les services de l'EPAPS et de la SGP ont permis de retravailler l'implantation du viaduc au sein de la ZAC du Quartier de l'Ecole Polytechnique et de Corbeville pour assurer une distance minimale de 12 mètres entre le nu extérieur sud du tablier du viaduc et les futures façades des lots immobiliers, pour respecter des mesures de sécurité ferroviaire impératives liées à l'exploitation future de la ligne.
- Le 14 février 2019, l'EPAPS et la SGP ont signé un protocole d'échange foncier, fixant une servitude de 12 mètres de part et d'autre du viaduc, une fois celui-ci construit. L'augmentation de l'emplacement réservé pour le GPE permet la sanctuarisation des emprises amenées à faire partie de cette servitude.

2.7. Avis de l'autorité environnementale (pièces J.8c, J.9c)

2.7.1. Avis de l'Ae n°2019-113 adopté le 19 février 2020 (pièce J.8c)

Cette pièce de 18 pages présente l'avis délibéré émis par l'Ae (CGEDD) lors de la séance du 19 février 2020, sur le dossier soumis par la SGP, qui porte sur des modifications limitées du projet de la ligne 18 du GPE, tel que la DUP l'a entériné par décret n° 2017-425 du 28 mars 2017. C'est le 3^{ème} avis de l'Ae sur le dossier de la ligne 18, il ne reprend donc pas le contenu des avis n° 2015-63 et 2017-73.

Dans la synthèse de son avis, l'Ae rappelle des deux modifications apportées (inclusion de la gare CEA-Saint-Aubin, et l'évolution du tracé et de son profil en long entre les gares d'Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin) et indique que les principaux enjeux environnementaux soulevés par les modifications apportées au projet initial sont les impacts du déplacement des ouvrages annexes et notamment la préservation des milieux naturels et les émissions de gaz à effet de serre, et notamment les émissions évitées, dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet.

Dans son avis détaillé, l'Ae formule des recommandations qui sont relevées par la SGP dans le mémoire en réponse en pièce J.9c, présentée ci-dessous.

2.7.2. Compléments de la SGP à la suite de l'avis de l'Ae n°2019-113 (pièce J.9c)

Nota : la date du document est celle du dossier d'enquête « ETE 2020 »

- L'avis n°2019-13 est l'actualisation de l'avis n°2019-73 rendu le 21 fev2018-

Cette pièce de 28 pages comprend un propos introductif rappelant les principes d'action de la réalisation du GPE, et les réponses apportées par la SGP aux recommandations formulées par l'Ae dans son avis du 19fev2019. Ces réponses sont présentées en cinq points (intégration et actualisation de l'étude d'impact dans le dossier DUP modificative, analyse de l'état initial, analyse des impacts et mesures ERC, étude socio-économique, et résumé non technique)

En propos introductifs, la SGP rappelle l'objet de l'évaluation environnementale et les principes de réalisation des études d'impact du GPE, notamment le processus itératif de concertation visant à éviter les impacts.

La doctrine dite « éviter-réduire-compenser » vise en priorité à éviter les impacts d'un projet, à défaut, à les réduire et en dernier recours à compenser ses impacts résiduels. Elle constitue un principe d'action de la réalisation du Grand Paris Express.

Ainsi, une évaluation environnementale a priori des impacts du projet sur l'environnement a été réalisée en 2010 à l'échelle du programme dans son ensemble, sur la base d'un fuseau d'étude d'au moins trois kilomètres de large. Cette évaluation a été soumise au débat public du projet du Grand Paris qui a été mené par la Commission nationale de débat public (CNDP) du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Puis, les études d'impact successives par tronçon de ligne ou par ligne sont réalisées de manière coordonnée avec les études d'insertion technique des infrastructures qui permettent de faire évoluer les tracés et les méthodes constructives du projet en fonction des enjeux environnementaux et anthropiques, ainsi que des contraintes technico-économiques.

La ligne 18 a fait l'objet d'une étude d'impact dans le cadre de la DUP initiale, obtenue par décret n°2017-425 le 28 mars 2017. Cette étude d'impact a été actualisée pour la

demande du dossier d'autorisation environnementale et l'autorité environnementale a rendu l'avis n° 2017-73 en date du 21 février 2018.

Les études d'impact menées dans le cadre des demandes de DUP des lignes du GPE feront l'objet d'une actualisation dans le cadre des procédures administratives nécessaires pour obtenir les autorisations de travaux conformément à l'article R. 122-8 du code de l'environnement. A ce titre, l'étude d'impact de la Ligne 18 a été actualisée et a été soumise à l'avis de l'autorité environnementale dans le cadre du dossier de DUP modificative déposé en instruction en septembre 2019.

La dernière version publique de l'étude d'impact de la ligne 18 est celle du DAE, obtenu par arrêté inter-préfectoral n°2018-258 en date du 20 décembre 2018.

Les modifications de l'étude d'impact relatives aux évolutions de projet de la DUP modificative sont en lien avec : l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin et les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section « Est », entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin. À ce titre, l'avis n°2019-113 rendu par l'Ae sur la réalisation de la Ligne 18, objet du présent dossier d'Utilité Publique, concerne l'étude d'impact actualisée du dossier de DUP modificative.

Concernant l'intégration et l'actualisation de l'étude d'impact et de ses annexes dans le dossier de DUP modificative Est, la SGP relève les trois points suivants :

1. *L'Ae note l'amélioration, par rapport à des dossiers antérieurs, de l'identification des modifications apportées depuis la DUP initiale. Il reste toutefois à mieux mettre en évidence certains éléments précisés dans l'avis détaillé (notamment les passages supprimés par rapport à l'étude d'impact initiale et les modifications relevant de son actualisation (page 3 de l'avis). Dans le cas des annexes, le dossier indique (pièce A2, p. 23) que « les éléments spécifiques du dossier de demande d'autorisation au titre de la police de l'eau, de la dérogation espèces protégées et du défrichement n'ont pas été intégralement versés dans les annexes de l'étude d'impact pour éviter la surcharge et d'en rendre la lecture difficile. Toutefois ces thématiques ont été traitées ». **Ce parti pris pour les annexes nécessite d'être revu pour permettre au public et à l'autorité décisionnaire de disposer d'une actualisation complète de l'étude d'impact** (page 9 de l'avis)*

Réponse de la SGP : Afin de favoriser la lecture du dossier ainsi qu'une prise en main facilitée, la majeure partie du DAE de la ligne 18, obtenu par arrêté inter-préfectoral n°2018- 258, a été intégré dans la DUP modificative. L'étude d'impact est présentée au sein des pièces G1 à G4. Dans l'optique de ne pas alourdir le dossier de DUP, les volets C. Pièces justificatives Loi sur l'eau, D. CNPN, E. Défrichement et F. Annexes (pièces J) du DAE n'ont pas été intégrés, ils sont accessibles au grand public à l'adresse internet suivante [nota. « Non encore renseignée »]

2. *L'Ae recommande d'identifier avec des codes couleurs différents les formulations nouvelles liées aux modifications justifiant la demande de DUP, les actualisations de l'étude d'impact dues à l'évolution du projet suite aux recommandations de l'Ae ou à l'enquête publique et celles correspondant à l'avancement des études techniques (page 9 de l'avis).*

Réponse de la SGP : La SGP prend note de cette remarque et a bien pris en compte la demande de codes couleurs différents en fonction des thématiques. Les éléments relatifs aux évolutions du projet ainsi qu'à l'avancement des études techniques ont été repris en couleur orange dans les pièces G1 à G4 de l'étude d'impact mais également

dans les autres pièces du dossier de DUP modificative. Les éléments relatifs aux recommandations de l'Ae ou à l'enquête publique sont, quant à eux, indiqués en couleur verte.

3. *L'Ae recommande d'indiquer dans le dossier le parti pris retenu de ne pas faire apparaître les textes supprimés par rapport au précédent dossier soumis à enquête publique et d'apporter une attention particulière dans la rédaction afin de garantir qu'il n'y ait **pas de perte substantielle d'information** (page 10 de l'avis).*

Réponse de la SGP : Initialement, la SGP faisait apparaître les textes supprimés, généralement pour être remplacés par des données actualisées ou plus exhaustives. Néanmoins, au vu des diverses mises à jour de l'étude d'impact, conserver l'intégralité des textes ou mots supprimés pour être remplacés risquerait d'entraîner un défaut de lisibilité des informations structurantes contenues dans l'étude d'impact.../... la Société du Grand Paris a décidé de ne plus faire apparaître la mention de l'ensemble des textes supprimés afin de ne pas diluer la portée des informations du document et de faciliter sa compréhension. Enfin, **la SGP conserve son objectif fondamental de lisibilité, de transparence et de simplicité d'appropriation du dossier pour le public** et, en tout état de cause : toutes les modifications de projet de la ligne 18 depuis le dossier de DUP initiale soumis à enquête publique en mars-avril 2016 jusqu'au présent dossier de DUP modificatives, sont présentées au sein de la pièce A2, et tous les chapitres modifiés de l'étude d'impact sont repris au sein de tableaux récapitulatifs aux pages 19 et suivantes de la pièce A2.

Concernant l'état initial, la SGP relève le point suivant :

1. *L'Ae recommande de présenter dans le dossier le courrier de l'autorité compétente confirmant que l'emplacement de la gare CEA Saint-Aubin ne se trouve plus dans la zone de danger liée au CEA (page 11 de l'avis).*

Réponse de la SGP : L'ASN a rendu son rapport d'information relatif aux risques du site de Saclay le 31 janvier 2020. Ce rapport a apporté des précisions quant à la nouvelle délimitation de la zone de danger et sa réduction significative a ainsi été actée dans ce rapport. Ledit rapport a ensuite été Porter A Connaissance (PAC) à l'ensemble des communes concernées par le Préfecture du 91 par un courrier du 11 février 2020. Ces deux documents sont joints au présent dossier (Annexe J. 16). Enfin, cette réduction de la zone de danger résultant du PAC du préfet du 91 a bien été intégrée dans le PLU de la Commune de Saclay dans sa rubrique 7 « Les annexes » - « 7.1 Servitudes » par arrêté du maire n°63/2020 portant mise à jour du plan local d'urbanisme suite à la modification. Par ailleurs, au sein de l'étude d'impact (pièces G1 à G4) ainsi que des autres pièces du dossier, les mentions à cette annexe ont été intégrées.

Concernant l'analyse des impacts et mesures ERC, la SGP relève le point suivant :

1. *De façon générale, l'analyse des impacts de la future gare CEA Saint-Aubin est, à ce stade de l'avancement des procédures, succincte, et devra être significativement complétée lors des procédures ultérieures (page 12 de l'avis).*

Réponse de la SGP : L'analyse des impacts de la gare CEA Saint-Aubin, autorisée au titre du DAE, ont été analysés au sein de l'étude d'impact (pièce G3) et les mesures d'ERC associées y sont intégrées. Ceux-ci seront affinés, si nécessaire, à l'avancement des études techniques dans le cadre de futures procédures administratives.

2. *L'Ae recommande de tempérer la tonalité positive du dossier qui ressort de la présentation des impacts du tracé de la mise au sol du viaduc (page 13 de l'avis).*

Réponse de la SGP : Bien que le passage au sol du viaduc entraîne, d'un point de vue environnemental notamment, des conséquences positives, la SGP propose de retenir la rédaction factuelle.../... Cette « mise » au sol renforce la coupure des déplacements déjà existante de la faune terrestre entre les boisements au nord et au sud de la RD36. Cet axe de déplacement est d'ores et déjà très perturbé actuellement du fait de la présence de la route départementale qui réduit le nombre de traversées et génère une mortalité forte pour la faune qui la traverse.../... des mesures d'évitement et une mesure de réduction (la mesure de réduction 14 - MR14) sont prévues afin de réduire ces deux impacts. Elles sont présentées au sein des pages 162 à 164 la pièce G3 de l'étude d'impact du présent dossier.../... Afin de limiter le risque de collisions avec les métros en phase d'exploitation, des protections physiques seront implantées de part et d'autre de la section aérienne de la ligne 18.../... Afin de permettre le maintien des déplacements nord-sud de la faune terrestre (Crapaud commun principalement) à travers la RD36 dans le secteur de la Croix de Villebois et de sécuriser le franchissement de la route départementale, les dispositifs suivants seront mis en place en deux temps pour les besoins des travaux.../... Le schéma de principe du rétablissement du corridor écologique nord-sud à Palaiseau est intégré au présent document en annexe 1.

3. *L'Ae recommande de présenter une comparaison entre les impacts évalués au stade de la DUP initiale et ceux de la nouvelle configuration envisagée résultant de l'ensemble des modifications apportées au projet (page 13 de l'avis).*

Réponse de la SGP : La SGP a ajouté, depuis le dossier de DUP initiale, la pièce A2 afin de conserver la lisibilité des modifications pour le grand public. Cette pièce présente toutes les modifications de projet de la ligne 18 depuis le dossier de DUP initiale soumis à enquête publique en mars-avril 2016. Tous les chapitres modifiés sont repris au sein de tableaux récapitulatifs aux pages 19 et suivantes de la pièce A2. Un tableau récapitulatif des modifications des ouvrages a été ajouté au sein de la pièce A2 (chapitre 4) qui est intégré au présent mémoire en réponse en annexe 2.

4. *L'Ae recommande de préciser les mesures d'évitement et de réduction des nuisances sonores envisagées (page 16 de l'avis).*

Réponse de la SGP : Les mesures d'évitement et de compensation relatives à l'acoustique ont été mises à jour en 2018 et sont intégrées aux pages 432 et suivantes de la pièce G3, étude d'impact du présent dossier. Par ailleurs, la Société du Grand Paris mettra régulièrement à jour la modélisation acoustique de la contribution sonore du viaduc au fur et à mesure de l'avancement des études.

Concernant l'étude socio-économique, la SGP relève le point suivant :

1. *L'Ae recommande de prendre en compte la trajectoire de la valeur tutélaire du carbone en vigueur et de revoir les hypothèses relatives à la consommation de carburant des véhicules routiers utilisées pour l'estimation des émissions évitées (page 17 de l'avis).*

Réponse de la SGP : La pièce H - Etude socio-économique prend bien en compte la valeur du carbone de 2019. L'Ae soulève que **les éléments n'étaient pas présentés de manière explicite à la lecture**. Dans ce cadre, des améliorations ont été apportées au dossier afin de préciser ce point ainsi que les valeurs utilisées. Au sein du chapitre

5.3 de la pièce H, les résultats en conséquence sont évoqués aux pages 48 et suivantes.../...La densification a des effets bénéfiques sur les coûts des services publics locaux jusqu'à.../...Ce travail a permis de réaliser un calcul plus robuste de l'effet de la densification sur ces coûts.../...**Les gains urbains devraient en toute rigueur comporter également une valeur d'option car la réalisation du métro automatique donne une flexibilité pour les décisions publiques futures.**

Concernant le résumé non technique (RNT), la SGP relève le point suivant :

1. *L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis (page 18 de l'avis).*

Réponse de la SGP : Le RNT de l'étude d'impact (volet G.4) est centré sur les interfaces du projet avec son environnement. Il propose la synthèse de l'état initial de l'environnement et l'analyse des effets du projet de la Ligne 18.../...Il décrit le projet et ses caractéristiques et identifie les impacts sur l'environnement ainsi que les mesures et engagements pris par la SGP **Afin d'être autoportant, toutes les thématiques de l'étude d'impact sont abordées dans le RNT, avec un niveau de détail nécessaire pour l'appropriation par le public.** S'agissant de la prise en compte des recommandations de l'Ae dans le dossier d'enquête publique, l'ensemble des réponses aux recommandations formulées par l'Ae sont apportées via le présent document. Dans un souci de clarté et de compréhension pour le public qui sera amené à prendre connaissance du dossier lors de l'enquête publique, **ce mémoire en réponse permet de compléter les informations transmises dans l'ensemble du dossier de DAE. Il constitue à ce titre un volet à part entière du dossier. En conséquence, le RNT ne nécessite pas de mise à jour.** Les éléments de synthèse présentés dans le RNT de l'étude d'impact (volet G.4) sont cohérents avec les éléments présents dans les volets G.1 à G.3 de l'étude d'impact et les compléments apportés dans le présent document.

Deux annexes figurent en pièces jointes : l'annexe 1 « Mesure de réduction n°14 - boisement au nord de la ZAC du quartier de l'Ecole Polytechnique », et l'annexe 2 « Tableau des modifications des ouvrages ».

3

DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3. Déroulement de l'enquête

3.1. Publicité de l'enquête

3.1.1. Les affichages légaux

Mise en place des affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 3, 2^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête, ont été effectués à la Préfecture de la région d'Île-de-France, Préfecture de Paris, siège de l'enquête, dans les trois préfectures des départements concernés (Essonne, Hauts-de-Seine et Yvelines), et dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des dix mairies concernées par l'enquête.

Un avis d'enquête a été mis en place sur chacun des trois lieux d'enquête. Compte tenu de la situation sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, seuls trois lieux d'enquête ont été ouverts au public : la Préfecture de la région Île-de-France, Préfecture de Paris, la Sous-Préfecture de Palaiseau et la Mairie de Saclay.

Les affichages légaux du même avis, prévus à l'article 3, 3^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête, ont été effectués par les soins de la SGP sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches étaient visibles depuis la voie publique et conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012. Deux cents affiches ont été mises en place tout le long du tracé par la SGP avant le début de l'enquête. (Cf. PJ. N°4)

Contrôle des affichages légaux

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

- La mise en place – contrôle avec huissier et photographies sur les 200 points d'affichage effectué entre le 26 mai 2020 et le 27 mai 2020, soit plus de quinze jours avant le début de l'enquête ;
- Un premier contrôle avec huissier et photographies sur les 200 points d'affichage effectué entre le 15 juin 2020 et le 18 juin 2020, soit au cours de la 1^{ème} semaine de l'enquête ;
- Un deuxième contrôle avec huissier et photographies sur les 200 points d'affichage effectué entre le 29 juin 2020 et le 2 juillet 2020, soit au cours de la 3^{ème} semaine de l'enquête ;
- Un troisième contrôle – dit final- avec huissier et photographies sur les 200 points d'affichage effectué entre le 13 juillet 2020 et le 16 juillet 2020, soit au cours de la 5^{ème} semaine de l'enquête ;
- Le retrait des affiches – contrôle avec huissier et photographies sur les 200 points d'affichage effectué entre le 20 juillet 2020 et le 23 juillet 2020 ;
- Des contrôles effectués par les commissaires enquêteurs à l'occasion de leurs déplacements sur les lieux de permanence et/ou de réunion.

Contrôle du protocole sanitaire et des dossiers

Au cours des 33 jours d'enquête, des membres de la société Publilégal ont effectué des visites des trois lieux d'enquête afin de contrôler les dossiers d'enquête

3.1.2. Les parutions dans les journaux

Compte tenu de l'importance de ce projet, présentant un intérêt national et un caractère urgent (cf. article 12 de l'ordonnance 2020-306), la SGP a, selon les prescriptions de l'article 3 – 1^{er} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête, fait procéder à des parutions dans la presse nationale et à des parutions dans la presse locale.

S'agissant des parutions dans les journaux à audience nationale (*Cf. P.J. N°5.a*), les parutions ont eu lieu dans les 3 journaux suivants :

Journaux	Parution	1 ^{ère} insertion Jour de parution	2 ^{ème} insertion Jour de parution
Diffusion nationale			
Aujourd'hui en France	Quotidien	Mercredi 27 mai 2020	
Le Monde	Quotidien	Jeudi 28 mai 2020	
Les Echos	Quotidien	Jeudi 28 mai 2020	Mardi 16 juin 2020

S'agissant des parutions dans les journaux à audience locale (*Cf. P.J. N°5.b*), les parutions ont eu lieu dans les 3 journaux suivants :

Journaux	Parution	1 ^{ère} insertion Jour de parution	2 ^{ème} insertion Jour de parution
Diffusion locale			
Le Parisien 78	Quotidien	Mercredi 27 mai 2020	Mardi 16 juin 2020
Le Parisien 91	Quotidien	Jeudi 28 mai 2020	Mercredi 17 juin 2020
Le Parisien 92	Quotidien	Vendredi 29 mai 2020	Jeudi 18 juin 2020

Ainsi, il semble que les mesures de publicité de l'enquête publique aient respecté la réglementation en vigueur.

3.1.3. Les autres mesures de publicité

Par la PRIF, autorité organisatrice de l'enquête

Sur le site internet dédié de la Préfecture de la région d'Île-de-France, Préfecture de Paris, par le lien suivant il était possible d'avoir accès à des renseignements concernant les lieux d'enquête et les permanences :

<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>

Sur le site internet dédié à l'enquête publique, un autre lien donnait la possibilité d'accéder au registre électronique, permettant ainsi d'avoir accès aux modalités d'organisation de l'enquête, de consulter et/ou de télécharger toutes les pièces du dossier d'enquête, de consulter l'ensemble des observations déposées par le public et/ou de déposer en Ligne une observation, en pouvant y joindre un fichier :

<http://Ligne18.enquetepublique.net>

Il est à noter que pour répondre à la demande de la commission d'enquête, le registre électronique a été ouvert en deux temps : ouverture de la consultation des pièces du dossier 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, puis ouverture des prises de rendez-

vous des permanences audio et de consultation et/ou dépôt des observations à la date d'ouverture de l'enquête.

Par ailleurs, il convient d'indiquer d'une part qu'une adresse courriel était également à la disposition du public pour le dépôt des observations ligne18@enquetepublique.net et d'autre part, que le registre électronique était conçu de façon à enregistrer et présenter à la fois les observations adressées par courriel et celles adressées directement sur le registre électronique par le lien du site internet dédié.

De plus, il convient de préciser que le registre électronique était sécurisé et ne permettait pas d'être « saturé », notamment par l'envoi de centaines de fichiers identiques. En effet, pour chaque déposition sur le registre dématérialisé, il convenait de remplir un formulaire demandant certains renseignements (avec cependant la possibilité de déposer de façon anonyme sans préciser ses noms et qualités) et de confirmer chaque déposition par un code généré de façon aléatoire (de type captcha) évitant ainsi toute forme de dépôt répétitive.

Au fur et à mesure des dépôts d'observations, l'ensemble de ces dépositions effectuées était consultable en Ligne sans délai, respectant ainsi les termes de l'article L123-13 du Code de l'environnement : « *I.- Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision. Il ou elle permet au public de faire parvenir ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête par courrier électronique de façon systématique ainsi que par toute autre modalité précisée dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Les observations et propositions transmises par voie électronique sont accessibles sur un site internet désigné par voie réglementaire.*

Par la SGP, maître d'ouvrage du projet

La présentation de la Ligne 18 existait déjà à l'ouverture de la présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la déclaration d'utilité publique prononcée par décret en Conseil d'Etat le 28 mars 2017, suite à l'enquête publique préalable (21mars 201- au 26 avril 2016). Les informations concernant cette enquête sont d'ailleurs toujours en ligne sur le site de la SGP.

A la demande de la commission d'enquête, la SGP a proposé un projet de plan de communication lors de la réunion du 7 mai 2019. **(Cf. PJ. N°8.b)**

Le projet comprend les dispositifs suivants :

- En complément de l'avis d'enquête, une affiche de communication, précisant les modalités et les dates de l'enquête sera affichée autour du tracé, des futures gares et dans les mairies et centre-ville concernés
- Un dossier d'information consultable sur le site internet de l'enquête publique : format A4/30 pages et envoyé à chaque mairie du tracé, explicitant le Grand Paris Express, les caractéristiques e la ligne 18 et des gares, pourquoi une DUP modificative, les modalités de l'enquête publique, des cartes simplifiées et superposées (avant/après), et une grille de lecture du dossier d'enquête.
- Un dépliant (10X21, 3 volets), distribués dans les boîtes aux lettres des quartiers impactés par les modifications (2000 exemplaires environ) se répartissant notamment ainsi à Wissous autour de l'OA7 (300 exemplaires), à Saclay sans toute la ville (1900 exemplaires). Le dépliant sera envoyé en

version PDF aux acteurs du territoire notamment au CEA. L'objectif est d'informer la population des modalités de l'enquête et d'inviter le public à la participation.

- Un site internet dédié à l'enquête permettra de consulter le dossier d'enquête, d'obtenir toutes les informations et de déposer un avis sur le registre électronique. Le site sera exceptionnellement ouvert 15 jours avant le début de l'enquête, afin que le public puisse consulter le dossier d'information et le dossier d'enquête au préalable.
- Un kit de communication sera envoyé aux mairies et entreprises concernées, composé de l'affiche, du dépliant et du dossier d'information.
- Une plateforme de rendez-vous (type doctolib) sera créée par le prestataire (ECEDI & PubliLégal) et mis à disposition de la commission pour tenir des permanences dématérialisées.

Par les communes concernées par l'enquête

Il convient de souligner que les quatre communes concernées par l'enquête ont très peu communiqué l'information au public.

Les membres de la commission d'enquête ont fait état dans le paragraphe, développé ci-après (cf. 3.7) consacré aux entretiens avec les maires, des diverses mesures prises par les communes concernées par l'enquête afin que le public soit le mieux informé possible de l'enquête relative à la DUP modificative de la Ligne 18. Ils ont pu constater que certaines communes avaient inséré l'information sur leur site internet et/ou inséré l'annonce dans le magazine municipal.

3.2. Consultation et informations préalables

3.2.1. Evolutions réglementaires relatives à la DUP modificative

La concertation avec le public est, avec le débat public, une modalité de mise en œuvre du principe du droit de participation du public à l'élaboration de projets ayant une incidence sur l'environnement. Ce principe est inscrit dans la charte de l'environnement et dans les directives communautaires. Il est mis en œuvre par le code de l'environnement ainsi que par les articles L.103-2 à L.103-6 du code de l'urbanisme. S'agissant des projets mettant en œuvre le schéma d'ensemble, l'article 3 de la loi relative au Grand Paris exclut l'application des articles L.103-2 à L.103-6 du code de l'urbanisme. Seules les procédures prévues par le code de l'environnement s'appliquent.

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

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

Depuis la fin du débat public et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, la Société du Grand Paris a procédé à une concertation continue sur le réseau de transport public du Grand Paris, dont elle a la maîtrise d'ouvrage, et plus particulièrement sur le projet de la Ligne 18.

Les principales modalités de la concertation ont été les suivantes :

- Mise en place, depuis début 2011, de comités de pilotage avec les élus locaux pour définir l'implantation et les caractéristiques des gares et des ouvrages (le positionnement du tracé, des gares et des puits résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs concernés : STIF, services de l'Etat et opérateurs de transport) ;
- Organisation, à partir de 2012, de « conférences de tronçons » sur le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, réunissant l'ensemble des élus et des partenaires institutionnels d'un tronçon : ces conférences permettent à chaque acteur de disposer d'une information qui dépasse celle, localisée, traitée dans les comités de pilotage ;
- Participation de la SGP à deux réunions publiques en février 2012 et en juin 2014 pour présenter le projet et la nature des travaux sur le plateau de Saclay aux habitants ;
- Réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques depuis 2011 (plus de 350 réunions sur la ligne verte (ligne 18) ;
- Participation régulière de la Société du Grand Paris à des salons professionnels depuis 2011 ;
- Création, en janvier 2012, d'un onglet « Concertation » sur le site Internet de la Société du Grand Paris, permettant aux internautes d'exprimer un avis ou de poser une question, et diffusion d'une newsletter ;
- Mise en ligne dès le mois de mai 2015 d'un espace dédié à la concertation renforcée relative au projet de ligne 18 (présentation du tronçon et des gares, annonces des réunions publiques, restitution des échanges...) ;
- Mise en place, à partir de mai 2015, de panneaux d'exposition dans les mairies concernées par le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, et diffusion d'un dépliant d'information sur l'ensemble du projet ;
- Organisation de sept réunions publiques animées par la SGP, sous le contrôle d'une garante nommée par la CNDP, du 12 mai au 12 juin 2015, qui ont rassemblé un peu plus de 2 100 participants : lors de ces réunions, le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers a été présenté et une large place a été donnée aux questions / réponses avec le public.

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

La SGP a demandé à la CNDP de nommer un garant, chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public : Mme Isabelle Jarry a été nommée le 4 février 2015 pour assumer cette charge. Ce cycle de concertation

s'est déroulé du 12 mai au 12 juin 2015 et six réunions publiques se sont tenues sur le territoire accompagnées de 10 opérations de concertation complémentaires à destination des salariés des entreprises et des étudiants.

Cette concertation avait pour objectif de :

- Revenir et échanger avec le public sur le projet de ligne après l'avancement des études qui avaient fait l'objet de présentations aux collectivités depuis le débat public ;
- Continuer à enrichir le projet notamment par la poursuite du dialogue avec les acteurs du territoire ;
- Appréhender au mieux les enjeux du territoire et d'alimenter les études dans la perspective de finaliser le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

A la fin de la concertation préalable à l'enquête publique de la déclaration d'utilité publique initiale, la Société du Grand Paris a rédigé un **bilan de la concertation**, qui est joint en annexe de ce présent dossier, et qui fait ressortir le besoin continu du dialogue avec les différents acteurs, l'approfondissement du passage en viaduc, et de nouvelles attentes non exprimées lors du débat public, notamment celle de création de nouvelles gares.

3.2.2. La poursuite de la concertation

Compte tenu de l'ampleur du Grand Paris Express et de son étendue géographique, le réseau a été découpé en tronçons de ligne continus, présentant une cohérence technique et fonctionnelle, qui ont fait l'objet de dépôts successifs de demandes de déclaration d'utilité publique entre 2013 et 2015. **En 2017, l'ensemble des décrets de déclaration d'utilité publique avaient été obtenus.**

Le dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne 18 a été déposé le 18 juin 2015 auprès du Préfet de la région d'Ile-de-France (dossier disponible sur le site internet <http://www.enquetepublicueligne18.fr/>).

Ce dossier a été transmis, conformément à l'article R.122- 6 du code de l'environnement, à l'Autorité environnementale, savoir le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), qui a rendu son avis sur l'étude d'impact environnemental du projet le 21 octobre 2015 (avis délibéré n°Ae 2015-63). Cet avis a été annexé au dossier pour l'enquête de 2016 et figure en pièce J.8a du présent dossier. Le dossier a ensuite été soumis à enquête publique préalable à l'obtention de la déclaration d'utilité publique, dans les communes concernées par le projet. L'enquête s'est déroulée du 21 mars au 26 avril 2016 et quatre réunions publiques ont été organisées. Le public a également pu s'exprimer lors des cinquante permanences en mairies tenues par la commission d'enquête et sur le site dédié à l'enquête www.enquetepublicueligne18.fr.

Suite à l'enquête publique, la commission d'enquête a émis un avis favorable au projet assorti de trois réserves et de dix-neuf recommandations. La Société du Grand Paris a confirmé qu'elle retenait pour la suite du projet le tracé souterrain au tunnelier qui évite le quartier de la Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux et qui passe sous le Golf national.

Après levées des réserves suites aux engagements de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet, et examen du Conseil d'Etat, le décret déclarant d'utilité publique le projet de la Ligne 18 reliant Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers a été pris le 28 mars 2017 (décret n° 2017-425).

Conformément à ses engagements, la SGP explique poursuivre tout au long du projet, des études et jusqu'à la phase travaux, l'information et le dialogue avec les acteurs locaux et la population sur la Ligne 18.

Cependant, il convient de rappeler que le processus d'information et de dialogue a été interrompu par les mesures mises en place pour faire face à la crise sanitaire du covid-19, notamment pendant la période confinement, mesure mise en place en Île-de-France du 17 mars 2020 au 11 mai 2020

La forme de cette relation aux territoires vise à s'adapter le mieux possible aux enjeux du projet et de ses évolutions : COPIL comme évoqués plus haut, COSU, comités de suivi sur des sujets ciblés, 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 COSU, comités de suivi de chantiers à l'échelle de la ville ou du quartier, organisés périodiquement** selon les évolutions des travaux (trimestriel ou semestriel). Ces comités de suivi de chantier ont pour objectif : d'atténuer les inquiétudes des riverains et les conséquences des travaux sur leur vie quotidienne, de fédérer l'action d'une diversité d'acteurs autour d'instances de proximité, de disposer d'une vision globale et transversale des chantiers.

3.2.3. La consultation inter-administrative

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

La consultation inter-administrative relative 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 7 octobre 2019 par le Préfet de la région d'Île-de-France.

Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique modificative, finalisé en septembre 2019 par le maître d'ouvrage – la SGP – a été transmis à l'ensemble des services et organismes consultés. Une réunion de présentation de la procédure et du projet a été organisée à leur intention le 6 novembre 2019 par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France, avec la SGP.

Une réunion de synthèse s'est tenue le 15 janvier 2020. 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 SGP.

Parmi les 77 établissements ou organismes consultés, 19 d'entre eux ont répondu :

Émetteur avis CIA (Service)		Date réception
Centre des monuments nationaux		30/10/19
Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP)	Bureau prévention	04/11/19
ENEDIS (ex ERDF)		06/11/19
GRT GAZ Val de Seine		12/11/19
CSPAP Antony	Direction territoriale de la sécurité de proximité des Hauts de Seine	21/11/19
Académie de Créteil		26/11/19
SNCF Francilien		26/11/19
CEA Paris Saclay		28/11/19
Direction départementale des territoires (DDT) des Yvelines	-	28/11/19
RATP INFRASTRUCTURES	Direction générale	28/11/19
Agence régionale de santé Ile-de-France (ARS)	Siège & délégations territoriales des Yvelines, des Hauts-de-Seine et de L'Essonne	29/11/19
Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)	-	29/11/19
AF Biodiversité		02/12/19
Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation l'agriculture et de la forêt (DRIAAF)	Service régional d'économie agricole	02/12/19
Direction générale de l'aviation civile (DGAC)	Direction de la sécurité de l'aviation civile nord	03/12/19
Préfecture de l'Essonne	Direction départementale des territoires de l'Essonne	03/12/19
DRIEA	UTEA 92	04/12/19
Département de l'Essonne	Président du Conseil départemental	09/12/19
GRDF	Direction des projets	23/12/19

Les avis/remarques parvenus à la SGP ont été classés suivant huit catégories portant sur : les caractéristiques du projet, les déplacements et réseaux de transport, l'étude socioéconomique, les impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine, les impacts sur le milieu humain et travaux, les procédures, les réseaux concessionnaires et autres servitudes, et la sécurité.

La plupart de ces avis demandent des compléments, des amendements ou des corrections, mais la consultation administrative réalisée n'a pas mis en exergue des empêchements majeurs au projet de modifications soumis à enquête.

Cependant, il convient d'indiquer certaines alertes, notamment relatives aux :

Caractéristiques du projet

- La RATP, concernant l'exploitation et la maintenance : « *Les mesures d'accompagnement et de suivi en phase exploitation vis-à-vis de la pollution sonore et lumineuse doivent être précisées en zone aérienne car elles impactent les conditions d'intervention de la maintenance* »
- La RATP, concernant les déplacements et transports : « *Le dossier mentionne en effet que les travaux de construction de la gare Grand Paris Express n'entraîneront pas de perturbations de la circulation et des services ferroviaires existants. A ce stade du projet, la RATP n'est pas en mesure d'apprécier ce point. De même la RATP n'est pas en mesure d'évaluer **si le dimensionnement des quais du RER B est suffisant pour accueillir le flux de voyageurs de la ligne 18.*** »

Evaluation socio-économique

- La DRIEA : « *L'impact du projet sur le trafic routier n'est pas clairement précisé, l'étude de trafic ne mentionnant aucun élément sur la desserte locale autour des gares et des parkings de rabattement.../...Le projet de la ligne 18 présentant **trois phases de réalisation, il conviendrait d'effectuer trois modélisations à minima** (état actuel, 2027 pour la liaison Orly - CEA Saint-Aubin, et 2030 pour la liaison Orly - Versailles), à l'instar de ce qui a été fait dans le dossier de DUP initial de la ligne 18.../...L'approche par ratios (cf. pages 78, 79 - pièce H) n'est pas conforme aux pratiques des études de trafic de projets de cette ampleur et elle devrait être supprimée.../...Il est prévu une **analyse du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI)** pour entériner les gains présentés dans l'étude socio-économique. Les valeurs de référence utilisées dans le présent dossier (coût de la pollution, du bruit ...) pour l'évaluation des projets devraient faire l'objet d'un examen attentif. »
A ce sujet, il convient de souligner la réponse de la SGP « **Cette analyse a été réalisée par le Secrétariat général pour l'investissement, dans son rapport de contre-expertise.** »*

Impacts sur le milieu humain et travaux

- L'ARS, concernant les mesures ERC « *Dans l'avis du 17 octobre 2017, l'ARS regrette le manque d'éléments probants attestant de l'efficacité des mesures ERC proposées autour de la gare de CEA. Aussi, il était demandé une modélisation des mesures envisagées pour évaluer leur efficacité et déterminer les plus pertinentes à mettre en oeuvre. De plus, des mesures acoustiques et vibratoires étaient demandées dans les 6 mois après la fin des travaux, en particulier autour des gares.* »

Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine

- La préfecture de l'Essonne « *La gare CEA Saint-Aubin, non couverte par la DUP initiale, ne l'est pas non plus par l'autorisation environnementale accordée le 20 décembre 2018.../...Il apparaît que les modifications apportées entraînent d'importants impacts sur l'environnement. Ceux-ci devront s'accompagner à minima de mesures compensatoires supplémentaires qu'il conviendra de définir et de préciser dans le dossier.../...De la même manière que pour la commune de Palaiseau, des compensations aux défrichements supplémentaires devront être prévues, au titre du code forestier, en compléments de celles prévues au dossier initial.* »

Procédures

- La préfecture de l'Essonne relève de nombreux points relatifs aux mises en compatibilité des PLU des communes de Wissous, Palaiseau et Orsay.

Réseaux concessionnaires et autres servitudes

- La préfecture de l'Essonne dépose plusieurs remarques concernant les interfaces avec les installations nucléaires

Sécurité

- L'ARS signale « *Les impacts liés à la présence d'installations nucléaires à proximité du tracé, en particulier de la gare CEA Saint-Aubin, sont examinés dans le dossier (pièce G3 p341). Le risque est qualifié de faible, les évènements étant jugés peu probables.../...Cependant, des dispositions sont prévues dans le cadre du Plan particulier d'intervention du CEA qui sera adapté pour tenir compte de la présence de la ligne 18* »

3.3. Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier apparaît complexe et difficilement accessible, mais semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue de la législation en vigueur. Ainsi, compte-tenu des éléments présentés ci-dessus, et en comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral, il semble que la procédure ait été bien respectée.

3.4. Echanges préalables avec l'autorité organisatrice de l'enquête

Comme rappelé en préambule, la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 et l'état d'urgence sanitaire prononcé par la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 et prorogé jusqu'au 10 juillet 2020 par la loi n°2020, ainsi que la période de confinement en région parisienne, du mardi 17 mars 2020 au lundi 11 mai 2020, ont imposé des contraintes particulières pour la préparation de l'enquête.

C'est ainsi que la commission d'enquête, ayant été désignée par le président du tribunal administratif de Paris, le 17 avril 2020, a été contrainte à communiquer par échanges audio et vidéo, avec l'autorité organisatrice et avec le maître d'ouvrage jusqu'à l'autorisation de déconfinement à partir du lundi 11 mai 2020.

De même, dans ce contexte, les services de la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, ainsi que ceux de la SGP, fonctionnaient partiellement en télétravail. Ainsi, des salles de réunion n'ont pu être mises à disposition des membres de la commission qu'à partir de fin juin 2020.

La préparation de l'enquête et la mise au point du dossier d'enquête n'ont pas pu bénéficier des usages habituels pour une préparation d'enquête, malgré la multiplication des échanges en visioconférence.

A l'exception de quatre réunions (les 19 et 20 mai & les 8 et 10 juin), les représentants de l'autorité organisatrice ont participé aux échanges organisés en visioconférence et en réunion présentielle, entre les membres de la commission et les représentants du maître d'ouvrage.

3.5. Echanges et réunions préalables avec le maître d'ouvrage

Echanges en visioconférences & audio avec la SGP		
Date	Objet	Durée
Jeudi 30 avril 2020, de 14h00 à 15h30	1. Présentation du projet	1h30
Jeudi 7 mai 2020, de 10h00 à 12h00	2. Modalités d'organisation EP	2h00
Lundi 11 mai 2020, de 10h00 à 11h45	3. Communication complémentaire	1h45
Vendredi 15 mai 2020, de 10h00 à 11h45	4. Plateforme des permanences	1h45
Lundi 18 mai 2020, de 13h30 à 15h00	5. Evaluation socio-économique	1h30
Mardi 19 mai 2020, de 10h00 à 11h30	6. Outils numériques	1h30
Mercredi 20 mai 2020, de 14h00 à 16h30	7. Impacts environnementaux	2h30
Lundi 8 juin 2020, de 10h00 à 11h45	8. Registre dématérialisé	1h45
Mercredi 10 juin 2020, de 11h30 à 12h00	Echanges avec le président du directoire	0h30
Jeudi 10 septembre 2020, de 10h00 à 10h30	9. Echanges sur les réserves	0h30
Total des échanges en visio-conférence & audio		15h00
Reconnaissance du tracé et des ouvrages modifiés		
Jeudi 28 mai 2020, de 8h00 à 14h00		6h00
Durée totale des échanges préalables		21h00

Comme indiqué précédemment, l'ensemble des réunions de préalables à l'enquête se sont déroulées en période de confinement dans le format de visioconférence, peu propice à des échanges entre personnes ne s'étant jamais ou peu rencontré auparavant. Ces échanges ont été parfois interrompus par des difficultés techniques de qualité de liaison internet. Les comptes-rendus de ces réunions, établis par la SGP et validés par la commission d'enquête, figurent, ainsi que les documents de présentation, en pièces jointes. (Cf. PJ. N°8)

3.6. Organisation pratique de l'enquête

La présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative du projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express, déclaré d'utilité publique le 28 mars 2017, a été organisée dans des circonstances exceptionnelles.

Comme rappelé en préambule, la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 et l'état d'urgence sanitaire prononcé par la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 et prorogé jusqu'au 10 juillet 2020 par la loi n°2020, imposent des contraintes particulières en matière d'enquête publique notamment pour l'accueil du public.

Ainsi, compte tenu de l'état d'urgence sanitaire lié à l'épidémie de Covid-19, les modalités d'information et de participation du public par voie dématérialisée ont été favorisées, et des permanences en audio, dites « téléphoniques », ont été proposées au public afin qu'il puisse échanger avec les commissaires enquêteurs.

Toutefois, à la demande de la commission d'enquête et en accord avec l'autorité organisatrice, des permanences « présentesielles » ont pu être organisées dans le cadre d'un protocole sanitaire, établi en concertation entre la commission d'enquête, l'autorité organisatrice, le maître d'ouvrage et les services des lieux d'accueil des permanences. (Cf. PJ. N°7)

3.6.1. Organisation des permanences « présentielle »

Il convient de souligner qu'au-delà de l'état d'urgence sanitaire évoqué ci-avant, l'enquête, ouverte du 15 juin au 17 juillet, s'est déroulée en période d'élection municipale (2^{ème} tour des élections le 28 juin 2020).

Dans ce contexte, les élus des territoires concernés par le projet de modification, n'ont pas souhaité être lieux d'enquête, à l'exception de M. le maire de Saclay.

Un second lieu d'enquête a été ouvert à la sous-préfecture de Palaiseau, malgré des consignes de sécurité inhabituelles et plus contraignantes pour le public.

Un troisième lieu d'enquête a été ouvert au siège de l'enquête, à la préfecture de région (Paris), très éloigné du territoire concerné par l'enquête.

Sur chacun des lieux d'enquête, toutes les mesures sanitaires ont été prises pour assurer l'accueil du public et lui permettre d'accéder à la salle où étaient mis à sa disposition, pendant toute la durée de l'enquête, un dossier papier, une tablette sur pied (fournie par le prestataire de la SGP) en ligne sur le site dédié à l'enquête, et un registre d'enquête, et à la salle où se tenaient les permanences. (Cf. *PJ. N°7*)

- La Sous-préfecture de Palaiseau a organisé l'accueil du public dans la Salle de Conférence de la façon suivante : accès au bâtiment par le portail des usagers pour les rendez-vous, accès à l'intérieur du bâtiment par l'escalier principal, zone d'attente du public dans l'espace dédié à l'attente des rendez-vous, protocole sanitaire affiché sur la porte d'accès à la Salle de Conférence où un circuit de circulation fléché au sol, guidait le public pour l'accès à la tablette numérique, aux pièces du dossier exposées sur une table, au registre d'enquête, et aux commissaires enquêteurs qui se tenait en vis-à-vis, de l'autre côté de la table, en disposant d'un écran et d'un ordinateur pour projeter les documents du dossier si nécessaire.
- La mairie de Saclay a mis à disposition de la commission d'enquête, la Salle de réunion du Conseil pour y tenir ses permanences, en l'aménageant à chacune des séances avec la présentation des pièces du dossier sur table et l'installation d'un écran et d'un poste d'ordinateur pour échanger avec le public sur certains éléments du dossier, si nécessaire. Ors permanence, le public était accueilli et guidé par la personne en service, vers la tablette numérique, le dossier d'enquête et le registre.

Il est à noter que deux membres de la commission, dont la présidente de la commission, se sont rendus sur place, le jeudi 11 juin 2020, pour prendre contact avec les services en charge de l'enquête sur chacun des lieux d'accueil, et vérifier, voire ajuster les mesures de précaution sanitaire prises pour l'accueil du public.

Conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, un membre de la commission d'enquête s'est tenu à la disposition du public, en participation avec la présidente de la commission, dans les lieux mentionnés, aux jours et heures suivants, comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

Dix permanences « présentielle »		
1. Jeudi 18 juin 2020	De 14h00 à 17h00	Sous-préfecture de Palaiseau Avenue du Général de Gaulle, 91125 Palaiseau
2. Jeudi 25 juin 2020	De 14h00 à 17h00	
3. Jeudi 2 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
4. Jeudi 9 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	
5. Vendredi 17 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	
6. Vendredi 19 juin 2020	De 14h00 à 17h00	Mairie de Saclay 12 place de la Mairie, 91400 Saclay
7. Vendredi 26 juin 2020	De 9h00 à 12h00	
8. Mardi 30 juin 2020	De 14h00 à 17h00	
9. Jeudi 9 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
10. Vendredi 17 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	

Au total, il a été proposé 10 permanences de trois heures.

3.6.2. Organisation des permanences « téléphoniques »

Comme rappelé ci-avant, compte tenu de la situation sanitaire, il a paru nécessaire dès le départ d'offrir aux personnes qui souhaitent avoir un entretien avec la commission d'enquête la possibilité de « rencontres téléphoniques » avec un commissaire enquêteur.

A cette fin l'article 6 de l'arrêté d'ouverture de l'enquête prévoyait les dispositions suivantes : « ...un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour échanger par audio et/ou visioconférence, sur rendez-vous, à réserver dans les créneaux indiqués ci-dessous, par le biais du site dédié à l'enquête publique <http://Ligne18.enquetepublique.net> ou par téléphone au 01 83 62 45 74 (joignable du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h). »

Vingt permanences « téléphoniques »		
Samedi 20 juin 2020	De 9h00 à 12h00	Plateforme mise à disposition par le prestataire de la SGP (Publilégal)
	De 17h00 à 20h00	
Lundi 22 juin 2020	De 17h00 à 20h00	
Mardi 23 juin 2020	De 9h00 à 12h00	
Mercredi 24 juin 2020	De 9h00 à 12h00	
	De 17h00 à 20h00	
Jeudi 25 juin 2020	De 9h00 à 12h00	
Dimanche 28 juin 2020	De 17h00 à 20h00	
Lundi 29 juin 2020	De 17h00 à 20h00	
Mercredi 1 ^{er} juillet 2020	De 17h00 à 20h00	
Samedi 4 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
Lundi 6 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	
Mardi 7 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
Mercredi 8 juillet 2020	De 17h00 à 20h00	
Vendredi 10 juillet 2020	De 16h00 à 19h00	
Samedi 11 juillet 2020	De 9h00 à 12 00	
	De 14h00 à 17h00	
Lundi 13 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	
Mercredi 15 juillet 2020	De 16h00 à 19h00	
Jeudi 16 juillet 2020	De 14h00 à 17h00	

Une plateforme a été mise à disposition par le prestataire, permettant une prise en Ligne des rendez-vous, de façon anonyme ou pas, et la mise en relation automatique par le prestataire des postes téléphoniques du commissaire enquêteur et de la personne concernée.

Les prises de rendez-vous avaient lieu de 20mn en 20mn aux plages horaires ci-dessus dans la semaine précédant la « permanence téléphonique » du commissaire enquêteur. Il est à noter que si l'arrêté d'ouverture prévoyait la possibilité d'entretiens en audio ou en visioconférence, il a été renoncé en pratique à la visioconférence pour des raisons techniques soulevées par le prestataire, Publilégal.

Au total, il était proposé 20 permanences de trois heures offrant donc 180 possibilités de rendez-vous.

3.7. Comptes-rendus des entretiens avec les maires des communes impactées par l'enquête

3.7.1. Entretien avec M. le maire de Saclay, le 26 juin 2020

Mme Catherine Marette, présidente et M. Laurent Klein, membre titulaire, ont rencontré M. Michel Senot, maire de Saclay, vendredi 26 juin de 8h30 à 9h30, à la mairie de Saclay.

M. le maire expose que le projet de création d'une gare sur la Ligne 18 ne comporte pas, en l'état actuel, de dispositif sur l'intégration environnementale, au sens large, de la gare.

Aucune information sur la présence d'arbres pour « habiller » la Ligne, peu d'éléments sur la hauteur du tablier du viaduc, rien sur les nuisances sonores alors qu'on est à 200m des premières habitations de Saclay, aucune information sur le parking de rabattement ni sur les circulations douces permettant l'accès au bourg de Saclay. Rien sur les conséquences de l'arrivée de nouveaux habitants susceptibles d'asphyxier la ville. S'agissant du parking, il n'y a guère de place, la gare se trouvant à la pointe du triangle et le foncier entre la gare et le CEA, étant inclus dans la zone de protection lui appartenant. Les problèmes de sécurité, en particulier sous le viaduc de la Ligne ne sont pas évoqués alors que ce dernier est, sur le territoire de Saclay, le long de routes et donc facile d'accès.

Il ne s'agit pas de bloquer un projet, mais que toutes les parties concernées, commune de Saclay incluse, se mettent autour d'une table afin de prévoir un aménagement permettant une gestion adéquate des flux autour de la gare dans le respect de l'environnement des Saclaysiens.

Au-delà des questions de financement de l'investissement pour ces aménagements, il convient de prendre des décisions sur la prise en charge de l'exploitation de ces équipements qui dépasse les capacités d'une petite ville comme Saclay.

La ville de Saclay n'est pas compétente pour la délivrance des permis de construire sur tout son territoire, dont une grande partie est classée en ZPNAF, et d'autres zones importantes relèvent de l'Etat, à proximité du CEA ou de la DGA.

Une réunion publique en présentiel est absolument nécessaire sur ce projet, sans que celle-ci ait lieu pendant la période peu propice des vacances.

3.7.2. Entretien avec M. le maire d'Orsay, le 2 juillet 2020

Mme Marie-Claire Eustache, commissaire enquêteur, a rencontré M. David Ros, Maire de la commune d'Orsay et conseiller départemental de l'Essonne, le jeudi 2 juillet 2020, de 17h00 à 18h00, à la mairie d'Orsay.

Le calendrier de l'enquête publique était important pour Monsieur le maire en raison d'une procédure de modification de son PLU devant être menée avant le 4 novembre 2020, suite à une injonction du TA de Versailles. Cette procédure a été autorisée pendant le déroulement de la nouvelle enquête en cours sur la Ligne 18, les évolutions à apporter ne faisant pas obstacle au projet de Ligne 18 pour lequel une nouvelle procédure de mise en compatibilité est menée dans le cadre de la DUP modificative de la Ligne 18.

La mise en compatibilité du PLU d'Orsay vise notamment à prendre en compte l'évolution du tracé de la Ligne sur le territoire communal. Cette évolution porte principalement sur des emprises supplémentaires de l'emplacement réservé n°18 destiné au passage de la Ligne 18 et sur des emprises travaux plus larges que prévues impliquant notamment des déclassements d'espaces boisés supplémentaires.

Les évolutions portées sur l'emplacement réservé 18, concernant un élargissement de la bande inconstructible aux abords du viaduc de la Ligne 18, impactent fortement la ZAC Corbeville et l'Etablissement public d'aménagement Paris Saclay apporte son soutien à une demande de réduction de cet emplacement réservé. En effet cette servitude passerait à 30 mètres au total sous le viaduc, pour sanctuariser des emprises amenées à en faire partie.

Le franchissement de la N118 et ses impacts, en particulier en phase chantier, ne présente pas d'enjeux ou de rejet particulier pour la commune.

La participation de la population a été importante lors de la première enquête publique, contrairement à ce qui est observé pour celle en cours jusqu'à présent. L'opposition manifestée à l'époque ne portait pas sur le principe d'un transport en commun mais penchait davantage pour un mode de transport plus léger de type TCSP.

La partie aérienne de la Ligne ne constitue pas un objet de discussion.

En effet, la préservation des terres agricoles l'emporte et cette portion aérienne apparaît plus favorable ainsi, une mise au sol ou un passage semi enterré aurait potentiellement des impacts plus importants sur les terres agricoles, comme sur la faune et la flore.

Plus globalement pour la commune, un transport capacitaire pour desservir le plateau est important et doit être réalisé avant la construction des logements, afin de ne pas aggraver les saturations des axes routiers.

3.7.3. Entretien avec M. le maire de Palaiseau, le 16 juillet 2020

Mmes Sylviane Dubail et Marie-Claire Eustache, commissaires enquêtrices, ont rencontré M. Grégoire de Lasteyrie, maire de Palaiseau, en présence de M. André Paya, directeur des services techniques et de l'aménagement et de M. Charly Guillard, responsable du développement urbain, le jeudi 16 juillet 2020, de 17h00 à 18h00, à la Communauté Paris-Saclay (CPS).

Après les explications données sur le contexte particulier dans lequel se déroule l'enquête publique (crise sanitaire), le maire de Palaiseau apporte des compléments à sa contribution de ce jour sur le registre numérique (observation 257, document joint).

Mise en compatibilité du PLU de Palaiseau et impacts du projet

La mise en compatibilité est rendue nécessaire, le recalage du tracé de la rampe et du viaduc à l'Ouest du Bois de Palaiseau et pour l'augmentation de l'emprise du Service Maintenance Infrastructures (SMI) qui entraînent la suppression des espaces boisés classés et des défrichements supplémentaires.

Le maire de Palaiseau estime que les SMR-SMI sont traditionnellement situés en bout de Lignes, ce qui n'est pas le cas ici. De plus, un certain nombre de points ne sont pas compris ou acceptés : doublement de la surface réservée au SMI qui était initialement de 4 ha et qui entraîne une rupture de la trame verte et bleue, et des mesures compensatoires sur une autre commune (Pierrelaye).

S'il entend que son déplacement sur un autre site n'est pas d'actualité dans le cadre de cette enquête, concernant seulement le foncier complémentaire nécessaire pour les emprises chantier, il sera vigilant quant à sa bonne intégration dans le paysage et pour pouvoir obtenir des mesures compensatoires sur sa commune, bénéficiant ainsi à ses concitoyens.

Des pistes sont envisageables pour compenser partiellement ces impacts, et améliorer leur intégration paysagère. Ainsi, le maire de Palaiseau demande une barrière végétale pour masquer le SMI. Une seconde barrière végétale en continuité est également demandée pour dissimuler la partie du tracé qui devait être en viaduc et qui est désormais au sol. Il comprend les motifs qui ont conduit à la mise au sol, tout en notant les impacts sur les corridors écologiques et les mares.

La perte d'espaces boisés, compensée à Pierrelaye-Bessancourt, n'est pas vraiment comprise par les Palaisiens. Un reboisement local, en centre-ville notamment, est vivement souhaité. Un certain nombre d'espaces de Palaiseau se prêtent particulièrement bien à un aménagement paysager qui serait de nature à améliorer l'acceptabilité du projet les sites du parc de la sous-préfecture et la parcelle appartenant à l'agence des espaces verts rue des Marnières sont susceptibles d'accueillir de telles compensations.

Un métro aérien aurait sans doute moins impacté les terres agricoles, les corridors écologiques. Le débat sur les terres agricoles a eu lieu très en amont, dès la conception du vaste projet du plateau de Saclay et, selon le maire, elles bénéficient avec la ZPNAF du « *plus haut degré de protection des terres naturelles en France* ». Et il est vraisemblable que, sans ce projet, le plateau aurait été urbanisé.

Favorable à la réalisation de la Ligne 18

Le maire de Palaiseau est favorable à la Ligne 18 qu'il juge essentielle pour le territoire. « *Le cluster Paris-Saclay n'a pas de sens sans la Ligne 18 ; le cluster est innervé par la Ligne 18 (...). On est en train de penser 15 à 20% de la recherche française et la Ligne 18 est la colonne vertébrale de ce qui se fera* », déclare le maire.

Il estime cependant que la SGP pourrait travailler davantage en collaboration avec les maires qui sont souvent informés tardivement et à qui on présente des projets « tout ficelés ». Pour illustrer son propos, il cite le SMI et le passage au sol du viaduc.

Certes, il y a des comités de pilotage mais ils ne sont pas collaboratifs, seulement informatifs. Enfin, la SGP devrait organiser des réunions d'information de la population, indépendamment des enquêtes publiques.

Attente d'une gare à Palaiseau

Selon le maire, une gare à Palaiseau aurait dû être là contrepartie du SMI. Or, il n'y a pas de gare, seulement des « mesures conservatoires ». Il s'en inquiète car, lorsque les travaux de la Ligne 18 seront terminés, se posera la question du financement de cette gare... et il redoute qu'elle ne soit ainsi jamais mise en œuvre.

3.7.4. Entretien avec M. le maire de Wissous : non abouti

Le 14 juin, M. Laurent Klein, commissaire-enquêteur a indiqué par courriel à M. le Maire de Wissous que l'enquête publique allait s'ouvrir et qu'elle concernait Wissous et qu'il prendrait contact avec lui afin de convenir d'un rendez-vous pour recueillir l'avis de la commune de Wissous sur le projet de DUP et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune.

Cette demande a été faite par courriel le 29 juin. Le 30 juin, à l'occasion d'un échange de courriels avec Mme Ardellier, Directrice générale des services de la mairie de Wissous, son soutien lui a été demandé à la demande d'entretien. Le 1er juillet, la demande d'entretien a été réitérée par courriel, soulignant le souhait de pouvoir le rencontrer ou l'un de ses collaborateurs. Ces demandes n'ont pas reçu de réponse.

3.8. Autres entretiens

Plusieurs entretiens organisés, à la demande de la commission d'enquête, se sont déroulées au cours de cette enquête. Les comptes rendus qui suivent, ont été établis par l'un des membres de la commission d'enquête ayant participé à cette réunion.

3.8.1. Entretien du 19 juin 2020 avec les élus de la commune de Saclay

M. Daniel Tournette, commissaire enquêteur, a rencontré M. Christian Berche, maire adjoint en charge de l'Urbanisme et des Transports et M. Claude Majeux, maire adjoint en charge de l'Environnement et du Cadre de Vie, vendredi 19 juin 2020, de 15h00 à 16h00, à la mairie de Saclay. En préalable, les élus souhaitent que ce compte-rendu soit annexé au rapport d'enquête, après validation par les élus.

Les conditions de l'enquête : Compte-tenu des conditions particulières liées à l'urgence sanitaire, il conviendrait maintenant d'organiser une réunion publique. Un courrier sera adressé dans ce sens à la présidente de la commission d'enquête.

Le nom de la gare : Par les activités situées sur la commune, le nom de Saclay dispose d'une audience internationale. Il est impératif que le nom de la gare porte la mention de la commune de « Saclay » où la gare se situe géographiquement. Certains habitants cherchent encore la gare à Saint-Aubin.

Le tracé de la Ligne : Les élus sont opposés à un tracé aérien apportant trop de nuisances et préféreraient à défaut d'une gare enterrée, un tracé au sol, plus accessible et moins impactant pour le paysage.

La gare dans son environnement : La création d'une gare a un impact important sur la vie de la commune et il convient de disposer d'une vision globale de l'intégration de la gare dans son environnement et notamment sa déserte : transports en commun, voitures, vélos, y compris les espaces de stationnement respectifs afin de faciliter l'accès et l'usage du métro.

Cette réflexion devra conduire à un véritable maillage de proximité avec les quartiers environnants, notamment avec tous les projets de zones d'habitations mais aussi sur l'ensemble du périmètre impacté par la présence de cette gare qui dépasse largement les constructions à proximité et même la ville de Saclay. Des flux de véhicules sont à prévoir en provenance notamment de Bievres, Jouy en Josas etc.

D'autre part, sa réalisation et son exploitation devront être neutres en termes d'empreinte environnementale.

Le PLU : Le PLU actuellement disponible pour le public n'est pas à jour. Sa mise en révision devrait être examinée par le conseil municipal dans les meilleurs délais.

Cette révision est motivée par la libération d'espaces constructibles autour du CEA (réduction du périmètre de danger) et par la construction de la gare qui conduisent à une pression importante de la part de nombreux promoteurs immobiliers. Cette révision doit conduire à une gestion cohérente et raisonnée des espaces.

Les travaux : Les travaux devront avoir **aucun impact** sur les flux de circulation dans le centre-ville et sur la quiétude des riverains (bruit et poussières, compte tenu des vents dominants).

3.8.2. Entretien du 24 juin 2020 avec les représentants du CEA

Mmes Marie-Claire Eustache et Sylviane Dubail, et M. Daniel Tournette ont rencontré M. Raphaël Lecomte, adjoint au directeur du CEA Saclay, et Mme Priçulla Trouillefou, chargée des programmes d'aménagement patrimoniaux, mercredi 24 juin 2020, de 15h00 à 16h00, à la mairie de Saclay.

La sécurité : Les deux réacteurs nucléaires ont été arrêtés en 2016 et 2019. Après une étude de sécurité menée par le CEA en lien avec l'ASN et l'IRSN, le périmètre de protection a pu être réduit à 250 m autour du périmètre du CEA pour protéger les installations sensibles qui demeurent (cf Porter A Connaissance Préf 91 février 2020). La gare peut ainsi être construite à l'emplacement envisagé.

En cas d'incident, le préfet peut déclencher le plan particulier d'intervention. Il peut prévoir l'arrêt de la Ligne et l'évacuation des usagers de la gare. En cas d'évacuation des riverains, le métro pourrait être utilisé.

Nota : le bourg de Saclay est sous les vents dominants du CEA en cas de dispersion aérienne de particules radioactives.

La gare : Actuellement, le CEA utilise 35 Lignes de bus privées pour le ramassage de son personnel, soit en propre, soit partagées avec d'autres organismes du plateau de Saclay. Cela représente 1 200 personnes sur 6 000 travaillant au centre, y compris les quelques centaines présentes sur des sites annexes sur le plateau. Les autres agents viennent très majoritairement en voiture individuelle, et dans une moindre mesure, via les liaisons de TCSP Massy Saint-Quentin.

Le CEA est très favorable à la gare qui permettra de mieux organiser l'accueil de ses agents et aussi l'arrivée de visiteurs surtout via l'aéroport d'Orly. Même si le parcours

entre la future gare et l'entrée du site est réalisable à pied (par beau temps), le CEA envisage un moyen plus pertinent pour cette liaison (véhicules électriques autonomes, vélos...).

Le tracé de la Ligne : Le CEA est favorable au tracé actuel de la Ligne, notamment pour la partie située à proximité immédiate de son site.

La gare dans son environnement : En marge des études techniques spécifiques à la gare, un groupement comprenant la Mairie, la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, l'EPA Paris-Saclay et le CEA conduit une étude sur l'aménagement du quartier autour de la gare. Dans la zone de protection de 250 m, le CEA peut prévoir des installations compatibles avec le Porter A Connaissance de Février 2020.

Les travaux : Une convention de mise à disposition du terrain de 8 ha situé à proximité de la future gare, pour la SGP, pour les installations de chantier pour la gare et le viaduc. Des prescriptions particulières sont annexées à cette convention pour la prévention des nuisances réciproques.

Les représentants du CEA exprimeront leur soutien au projet dans le registre d'enquête.

3.8.3. Entretien du 2 juillet 2020 avec les représentants de l'EPAPS

Mme Marie-Claire Eustache et M. Daniel Tournette, commissaires enquêteurs, ont rencontré M. Philippe Van de Maele, directeur général de l'EPAPS (établissement public d'aménagement Paris-Saclay), et M. Benoît Lebeau, directeur de l'aménagement de l'EPAPS, jeudi 2 juillet 2020, de 15h00 à 16h30, au siège de l'Etablissement public d'aménagement de Paris-Saclay, à Orsay.

Présentation de l'OIN et du rôle de l'EPA Paris-Saclay

Périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) : 3 agglomérations : Versailles Grand Parc, St Quentin en Yvelines, et Paris Saclay en Essonne

Le projet Paris-Saclay a démarré il y a 10 ans, dans le cadre de la loi du Grand Paris et du Plan campus de Saclay, et il repose sur la structuration d'un campus scientifique, moteur de développement urbain et économique.

Un vaste programme de développement de logements, d'activités et d'établissements de recherche et d'enseignement supérieur se déploie sur le Plateau Sud.

Trois quartiers se constituent autour de trois Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) : quartiers du Moulon, de Corbeville et de l'École Polytechnique, constituant le « *Campus Urbain* » de l'Opération d'intérêt national (OIN) Paris-Saclay.

Ce projet possède plusieurs dimensions :

- Dimension académique avec 2 pôles académiques : l'Université Paris-Saclay et l'Institut Polytechnique de Paris ;
- Dimension innovation : recherche, développement et transfert technologique en lien avec les entreprises ;
- Dimension d'aménagement durable du territoire, intégrant :
 - Des zones de développement et d'aménagement urbain, dont les plus importants se trouvent autour des futures gares, à l'exception de Saclay ;
 - La structuration de la mobilité, avec tout particulièrement la Ligne 18, partant d'Orly et allant jusqu'à Versailles Chantiers, desservant l'ensemble des pôles en développement. Suite à des arbitrages

gouvernementaux, cette Ligne va se réaliser selon 3 tronçons jusqu'en 2030. Ce calendrier doit pouvoir être respecté afin de ne pas déstabiliser davantage le développement urbain et économique que cette Ligne du GPE génère ;

- La protection des espaces naturels, forestiers et agricoles avec la création d'une Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF), seule zone existant en France, interdisant toute urbanisation sur ses 4 115 ha, dont 2 469 ha de zone agricole. Cette ZPNAF a notamment permis de stopper sur ce secteur le grignotage des terres agricoles, qui représentait jusqu'à 20 ha/an, entre 2000 et 2010.

Le campus urbain est conçu comme un pôle équilibré, en périphérie de la ZPNAF avec 1/3 de programmation académique, 1/3 de développement économique et 1/3 de logements/commerces/et services pour assurer une véritable mixité urbaine, avec des logements au plus près des emplois créés.

Sur 2 millions de m² à créer, 800 000 m² ont été lancés.

L'EPA Paris-Saclay est propriétaire de tous les terrains, sauf ceux de l'État qui lui sont cédés en tant que de besoin.

A propos de la Ligne 18

La Ligne 18 est un enjeu fort de développement durable pour l'EPA Paris-Saclay, sans laquelle l'OIN n'aurait pas de sens. Elle va permettre de connecter 2 bassins d'emplois et de vie que sont Versailles/St Quentin et Saclay. (Vallée de la RN10 et celle de l'Yvette). 55% des travailleurs du bassin d'emploi Versailles/Saclay et Communauté de communes de Limours résident sur place.

Sur Orsay, l'emplacement réservé a fait l'objet d'un élargissement qui pose une problématique pour les autorisations sur cet espace.

Les enjeux de la gare de Saclay : Le développement de ce pôle est en réalité fortement cadré par la présence de la ZPNAF. L'EPA porte les réflexions et études en partenariat avec la communauté d'agglomération Paris-Saclay (CPS), le CEA et la ville. Le périmètre large autour de la gare est partie intégrante d'une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) au profit de l'EPA Paris-Saclay

Six grands enjeux ont été identifiés :

- Développer un pôle multimodal d'ici l'arrivée de la gare de la Ligne 18 en 2026, piloté par la Communauté d'agglomération et lien avec Île-de-France Mobilités ;
- Réussir l'insertion paysagère de ce pôle d'échange multi modal et de ses environs ;
- Structurer le tissu urbain autour du Christ de Saclay ;
- Consolider et valoriser les liens structurants entre le bourg de Saclay et le futur quartier de la gare, ainsi qu'entre HEC et le futur quartier gare. Les cheminements doux entre le bourg et la gare, en particulier, constitue un point de vigilance ;
- Soutenir le développement économique en partenariat avec les acteurs économiques existants ;
- Intégrer l'extension du CEA et le lien vers le pôle gare.

Les points de vigilance, sur la Ligne 18 en général, et aussi au niveau des objets de la présente enquête, portent :

- Sur les impacts visuels et acoustiques ;

- Sur la coordination des différents chantiers, liés à la Ligne 18, mais également aux autres opérations d'aménagement du secteur. Les rencontres bimensuelles entre l'EPA Paris-Saclay et la SGP sont tout à fait essentielles.

3.8.4. Entretien du 3 juillet 2020 avec les représentants de l'IDFM

M.M. Laurent Klein et Daniel Tournette, commissaires enquêteurs, ont rencontré Mmes Elodie Hanen, directrice générale adjointe, Catherine Le Gall, chargée de projet Ligne 18 et Laurence Debrincat, directrice Prospectives et Etudes, et M. Arnaud Crolais, directeur des infrastructures, vendredi 3 juillet 2020, 10h30 à 12h00, dans leurs bureaux à Paris.

Sur la question de l'aménagement autour des gares

La SGP finance à hauteur de 100 000 € par gare les études des aménagements autour des gares destinés à assurer l'intermodalité des transports. Une convention tripartite a été signée pour chacune de ces études par la SGP, Île-de-France Mobilités et la collectivité territoriale maître d'ouvrage de l'étude, en l'occurrence la Communauté d'agglomération Paris Saclay pour les trois gares aériennes du plateau. Une seule étude est conduite pour assurer la cohérence des aménagements autour de ces trois gares aériennes.

L'objectif est que les études soient menées en cohérence, notamment calendaire avec les travaux, et répondent au mieux au maillage du territoire.

Les études sur ce point ont commencé en 2013/2014 et sont toujours en cours, notamment pour affiner les dessertes bus complémentaires de la Ligne 18 du Grand Paris, car il était difficile de se projeter à l'horizon de mise en service de la Ligne aussi longtemps à l'avance.

Parmi les premières conclusions :

- Suite à une étude rabattement autour des gares du Plateau de Saclay, il ne paraît pas nécessaire d'avoir un parking de rabattement pour chacune d'entre elles, mais il est acté que la gare CEA Saint-Aubin est la mieux située pour en accueillir un.
- La gare routière qui existe sera impactée mais maintenue pendant les travaux.
- Des pistes cyclables seront installées, ainsi que des parkings pour vélos dans la future gare du GPE.

Le 12 décembre 2019, le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, dans sa délibération 2019/509 :

- Réaffirme son attachement à la réalisation de la Ligne 18, et notamment au tronçon entre les gares de Massy Palaiseau et de CEA Saint-Aubin, afin d'assurer au plus tôt la desserte du campus urbain du plateau de Saclay ;
- Approuve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative réalisé par la SGP pour la réalisation de la Ligne 18 ;
- Demande à la SGP d'apporter à l'issue des études d'Avant-Projet l'ensemble des réponses aux huit demandes formulées dans le rapport et jointes en annexe de la délibération. (Voir en annexe les demandes)

Sur la question des prévisions de trafic

Les prévisions réalisées par Île-de-France Mobilités ont été revues pour tenir compte des informations les plus récentes concernant l'installation des centres de recherche et des établissements d'enseignement supérieur sur le Plateau de Saclay. C'est

l'Institut Paris Région qui élabore des prévisions quantifiées de nombre d'habitants, d'emplois et d'étudiants à partir des programmes de développement urbain.

Concernant les étudiants, compte tenu de la disponibilité de logements étudiants sur le plateau, pas plus de la moitié des étudiants pourront y loger.

La Ligne 18 entre Massy-Palaiseau et Saclay absorbera un important trafic, la Ligne 91.06 étant actuellement surchargée.

Le trafic sera moindre sur le trajet Saclay-Saint-Quentin, mais à long terme on peut penser qu'un rééquilibrage s'effectuera.

Les notions retenues pour évaluer le trafic sont l'Heure de Pointe du Matin, la plage horaire concernée pouvant varier en fonction de la Ligne et de la distance à Paris.

On notera que dans l'avenir on sera certainement amené à retenir l'Heure de Pointe du Soir, car certaines Lignes sont amenées à être plus chargées à cette heure, notamment quand elles s'adressent largement à des « non-actifs » (retraités, etc.), catégorie qui regroupe l'essentiel de la croissance démographique de la région.

Pour le dimensionnement des infrastructures, on est amené aussi à utiliser les prévisions sur le ¼ d'heure le plus chargé.

Sur la question des coûts de la Ligne 18

La provision pour risques est augmentée, mais elle avait été fortement sous-évaluée en DUP initiale. Du reste, le Secrétariat général pour l'investissement l'avait bien noté et a avalisé la nouvelle estimation, qui a également reçu l'accord du Gouvernement en 2018. Dans son dernier avis le SGPI ne réitère pas l'opposition au tronçon Saclay-Versailles qu'il avait manifesté lors de la DUP initiale.

Il est un fait que l'importance des investissements du Grand Paris Express, s'ajoutant aux travaux de restructuration et d'amélioration du réseau existant en Île-de-France, ont conduit aussi à une tension sur les marchés même si certains marchés ont été confiés à la concurrence étrangère, la SGP ayant attiré l'attention de celle-ci sur ces marchés.

En réponse à des questions des commissaires-enquêteurs les représentants d'IDFM apportent les précisions suivantes :

- Il n'a pas été tenu compte dans les prévisions faites d'éventuelles évolutions de la mobilité qui découleraient d'un développement à venir du télétravail ;
- Le trafic des passagers aériens n'est pas pris en compte dans les modélisations de trafic effectuées. Ces voyageurs viendront s'ajouter aux prévisions de trafic liées aux déplacements internes à l'Île-de-France. Par ailleurs, même si la crise sanitaire actuelle, l'activité aérienne est fortement impactée, l'importance des surfaces au niveau de la plate-forme aéroportuaire y assure à long terme une activité importante.
- La question de l'avenir d'Orlyval est l'objet d'une étude qui devrait être fournie aux responsables prochainement. Divers scénarii sont envisageables : la création de gares supplémentaires pour une desserte locale, notamment de Wissous, l'usage de la plate-forme pour un autre usage, etc.
- Le périmètre de sécurité autour du CEA relève de l'ASN, et un plan d'évacuation existera à cet effet à partir de l'audit déjà réalisé.
- C'est IDFM qui a en charge de donner le nom aux gares, en relation avec le territoire traversé. Une gare porte le même nom pour tous les réseaux y

passant. Pour les nouvelles gares, cela se fait avant la mise en place de la signalétique correspondante.

- La SGP étudie actuellement la possibilité que la Ligne entre Saclay et Versailles soit mise au niveau du sol. Une DUP modificative serait alors nécessaire la mise au sol et l'implantation de gares ; Les modifications ne doivent pas remettre en cause l'objectif d'une ouverture en 2030.

Le Conseil d'administration d'IDFM a le 12 décembre 2019 émis un avis favorable sur le projet de DUP modificative en soulignant « *son attachement à la réalisation de la Ligne 18, et notamment au tronçon entre les gares de Massy Palaiseau et de CEA Saint-Aubin, afin d'assurer au plus tôt la desserte du campus urbain du plateau de Saclay* » ce tronçon étant avancé à 2026 et non 2027 comme le reste du tronçon est.

Annexe 1 : extraits de la délibération 2019/509 du 12 décembre 2019 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités

Demande n°1

Dans la suite des études et avant l'avis qu'elle rendra sur l'avant-projet et de manière générale pour l'ensemble des dossiers soumis à l'avis de son Conseil d'administration, Île-de-France Mobilités demande à la SGP la transmission, dans les délais réglementaires prévus, des pièces constitutives des dossiers et de toutes les données lui permettant d'effectuer les expertises prévues (cf. Décret n°2015-308).

Demande n°2

Dans la suite des études, Île-de-France Mobilités demande à la SGP d'intégrer à la conception du bâtiment et du parvis les prescriptions figurant en annexes 1 et 2 du rapport de présentation au CA (Prescriptions d'Île-de-France Mobilités pour l'intermodalité).

Demande n°3

Dans la suite des études, Île-de-France Mobilités demande à la SGP :

- D'expliciter les démarches de certification de type haute qualité environnementale (HQE) et tout autre système de management environnemental mis en œuvre pour maîtriser les coûts d'exploitation,
- De réaliser les choix de conception dans le but d'optimiser les conditions d'exploitabilité de la gare et les coûts associés : accessibilité pour la maintenance courante et patrimoniale, maintenabilité, durabilité, sécurité des interventions et impacts sur l'exploitation.

Demande n°4

Dans la suite des études, Île-de-France [Mobilités] demande à la SGP d'intégrer dans la conception de la gare du CEA, les conclusions de l'étude de pôle et notamment :

- Les besoins de points d'arrêt bus nouveaux, de maintien de la gare routière ainsi que les éventuelles modifications d'accès viaires (études et financement), notamment l'accès à la RD 36,
- La reconstitution des locaux pour les machinistes des Lignes de bus en régulation,
- Le repositionnement des consignes Véligo sécurisées à l'intérieur du bâtiment voyageur ou à proximité immédiate de l'entrée de la gare, conformément au schéma directeur du stationnement vélo,

- Le regroupement des fonctions de dépose-minute, stationnement des taxis sur le parvis et que les travaux d'aménagement soient bien pris en charge par le projet (études et financement),
- Les besoins de parking en rabattement.

Demande n°5

- Île-de-France Mobilités s'interroge sur le montant élevé de provisions pour risques intégré au coût global de la Ligne 18 par la SGP, qui par ailleurs ne présente aucune décomposition (provisions pour risques identifiés (PRI) et provisions pour risques non identifiés (PRNI)).
- Dans la suite des études et avant l'avis qu'elle rendra sur l'avant-projet, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de lui transmettre le coût complet du projet, intégrant l'entretien et la maintenance des gares.

Demande n°6

Île-de-France Mobilités demande à la SGP que :

- Soit mieux argumentée l'estimation des coûts d'exploitation et de leur évolution,
- Lui soit transmis le coût de maintenance patrimoniale de la Ligne.

Demande n°7

Dans la suite des études, Île-de-France Mobilités demande à la SGP :

- D'apporter des solutions concrètes et ergonomiques garantissant la sécurité des voyageurs devant évacuer une rame inopinément à l'arrêt en inter-station ou partiellement à quai ;
- De donner une suite favorable aux remarques émises sur le Dossier Préliminaire de Sécurité de la Ligne 18.

3.8.5. Entretien du 16 juillet 2020 avec les représentants de la CPS

M. Daniel Tournette, commissaire enquêteur, a rencontré MM. Raphaël Krug, responsable du service mobilité et transports et Adrien Dresco, chargé de projet infrastructure de transports, jeudi 16 juillet 2020, de 15h00 à 16h30, au siège de la Communauté d'agglomération de Paris-Saclay, à Orsay.

La communauté d'agglomération :

La CPS comprend 27 communes, a élu un nouveau président, Grégoire de Lasteyrie, maire de Palaiseau, le 08 juillet, les Vice-présidents ne sont pas encore mandatés.

La Ligne 18, d'un point de vue technique :

La Ligne 18 est essentielle pour les enjeux mobilités du territoire et la réussite du projet de cluster technologique Paris-Saclay notamment :

- Pour sa capacité d'emport :
 - Largement supérieur au TCSP ou à un tramway,
 - Prévission de trafic de 4 200 passagers à l'heure de pointe (étude EPA Paris-Saclay de 2017 qui est déjà dépassée de 30 à 40%), non absorbable par le mode bus actuel,
 - Le TCSP dispose d'une capacité entre 1 800 et 2 100 passagers/heure avec un bus articulé (18 mètres) toutes les 3 min en heure de pointe ; ce qui conduirait à des temps de feux de 30 secondes pour les autres

véhicules notamment sur le tronçon critique entre le Moulon et le Christ de Saclay où se rejoignent les autres Lignes utilisant le TCSP.

- Pour une réduction des temps de transports :
 - Les vitesses commerciales des Bus et des Tramways sont équivalentes et estimées à 24 km/h en moyenne, alors qu'elles sont bien supérieures pour un métro et estimées entre 50 à 80 km/h.
- Pour dé-saturer le RER B et notamment offrir une alternative pour rejoindre Paris grâce la connexion avec la Ligne 14-18 à Orly. Pour rappel, la remise à niveau du RER B ne sera achevée et complètement opérationnelle au mieux qu'en 2030 (matériel, signalisation et adaptation des stations).
- Pour faire face aux prévisions d'urbanisation, notamment des logements ; obligation de 4 000 logements neuf/an sur la communauté soit une prévision totale de 21 000 nouveaux logements à l'horizon 2022.

Les études de pôle :

La Communauté d'Agglomération agit en tant qu'autorité organisatrice de second rang en matière de transports et assure la maîtrise d'ouvrage des études de pôle pour les 5 gares de la Ligne 18 ; études financées par la SGP.

Initiées en début 2017, la phase 1 de diagnostic est terminée depuis juillet 2017.

Les études de faisabilité de la phase 2 sont en cours avec plusieurs scénarios produits et en cours d'arbitrage par les partenaires.

Le choix du scénario retenu conduira à un contrat de pôle qui précisera les différentes maîtrises d'ouvrage et le financement. Ce contrat doit aboutir avant fin 2021 pour garantir la cohérence des différents chantiers et une livraison en relation avec celle de la gare pilotée par la SGP.

Une des difficultés particulières pour la gare de Saclay est la présence du périmètre de sécurité nucléaire autour du CEA, dans lequel il ne peut y avoir d'Établissement Recevant du Public (ERP) ; à noter que l'espace public ouvert n'est pas considéré comme ERP et que donc les restrictions ne s'appliquent pas pour la voie du TCSP, la gare routière et le parvis de la gare.

Positionnement de la CPS sur l'enquête publique (complétée hors entretien) :

La CPS fait part de son avis sur l'enquête publique notamment sur le positionnement du P+R et l'impact du périmètre de sécurité nucléaire, le nombre d'accès par gare, l'impact du chantier de la gare sur le fonctionnement du pôle bus, la situation de la gare Camille Claudel.

Sur le positionnement du P+R et l'impact du périmètre de sécurité nucléaire :

La CPS rappelle la vigilance à avoir sur le périmètre INB de sécurité nucléaire au droit de la station du Christ de Saclay. En effet celui-ci risque d'impacter les fonctions d'intermodalités prévues autour de la gare et notamment la gare routière et le parking relais. Si la première citée ne répond théoriquement pas au titre d'ERP et n'est donc pas impactée par cette zone de danger, le parking relais lui pourrait ne pas pouvoir être implanté dans cette zone. Or, la localisation jusqu'ici envisagée dans le cadre des études de pôles – au sud de la gare routière – pourrait ne plus répondre pas à cet impératif. C'est pourquoi, plusieurs solutions sont à ce jour envisagées, dont l'une consiste au déplacement de cet équipement au nord de l'échangeur routier.

La seconde consisterait à maintenir l'ouvrage tel que prévu mais que les parties de l'ouvrage se situant à l'intérieur du périmètre soient affectées à des locaux ou gaines techniques et ne seraient pas accessibles au public.

Sur les accès de la gare :

Les élus du territoire se sont accordés pour demander, sur l'ensemble des gares de la Ligne, un minimum de deux accès. Or, d'après les éléments présentés sur la gare de CEA Saint-Aubin, il n'est prévu qu'une seule ouverture orientée vers l'Est et les secteurs d'habitat voisins situés sur Saclay et Saint-Aubin. S'il est évident que cette entrée sur parvis, offrant une forte visibilité depuis les axes routiers, est nécessaire, il convient de ne pas délaissier les usagers actuels et futurs provenant du CEA, du pôle bus et du P+R. C'est pourquoi, il paraît indispensable de prévoir un accès supplémentaire depuis le Sud ou l'Ouest de cette gare.

Il paraît également essentiel de prolonger le lien urbain entre la commune de Saclay et le pôle multimodal afin de garantir et améliorer l'accessibilité de la gare pour la Commune de Saclay. Dès lors, il conviendra d'associer les services de l'Agglomération, de l'EPAPS, du Département de l'Essonne, de la SGP, de la DIRIF, d'IDFM et de la Commune de Saclay sur les solutions qui pourraient être mises en œuvre pour garantir la bonne accessibilité de la gare pour les Saclaysiens et notamment, le franchissement de l'ouvrage routier du Christ de Saclay et de la RN118 pour les circulations douces et piétonnes. Ces liaisons seraient d'autant plus nécessaires si le parking relais était déplacé au nord-est de la gare.

Sur la gestion de la phase chantier :

Le dossier présente les grands principes du processus de construction de la gare CEA Saint-Aubin : des travaux en quatre phases dont les dates ne sont pour l'heure pas précisées. Quelle que soit l'organisation retenue, il sera primordial de coordonner ces travaux avec ceux relatifs au pôle-bus situé à proximité immédiate de cette future station. Une compatibilité devra être trouvée afin que ces deux chantiers puissent être menés à bien à l'horizon de la mise en service de cette section de la Ligne 18 et ne pas pénaliser le fonctionnement du pôle bus et des Lignes poursuivant leur itinéraire vers Saint-Quentin-en-Yvelines.

Sur la gare Camille Claudel :

La CPS se félicite de l'intégration dans le projet de DUP modificative des mesures conservatoires qui permettront d'assurer la faisabilité ultérieure de la gare complémentaire Camille Claudel sur le site de la Croix de Villebois, même si sa réalisation immédiate aurait été préférable.

La CPS rappelle l'opposition de la ville de Palaiseau à l'implantation du site de maintenance et de remisage à l'entrée du quartier de l'École polytechnique et déplore l'augmentation de l'emprise nécessaire au SMR-SMI impliquant une réduction de la surface de l'Espace Boisé Classé existant. La CPS s'associe à la ville de Palaiseau et demande que toutes les dispositions soient prises par l'État et la SGP pour que cette infrastructure soit autant intégrée que possible dans son environnement grâce à un traitement paysager et des compensations environnementales ambitieuses.

À noter que la CPS n'a pas pu faire suivre son avis ci-dessus dans les délais impartis par l'enquête.

3.9. Réunions de la commission d'enquête

De nouveau, il convient de rappeler que dans la situation exceptionnelle de crise sanitaire, de confinement du 17 mars 2020 au 11 mai 2020, date du déconfinement déclaré par le gouvernement en région Île-de-France, la commission d'enquête, désignée le 17 avril 2020, a été contrainte de préparer l'enquête, sans autre possibilité d'échanges que celle par internet, en visioconférences – en utilisant les connexions privées (et parfois aléatoires) des commissaires enquêteurs-.

Ainsi, ont été organisées 16 réunions par visioconférence ont été organisées en interne pour la préparation des échanges avec le maître d'ouvrage, et 7 réunions en présentiel, dès qu'il en a été possible, à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris aux dates et objets suivants.

Réunions en interne par visio-conférence		
Prise de connaissance entre membres de la commission d'enquête		
1. Mercredi 29 avril 2020	De 10h00 à 12h30	2h30
Echanges sur la composition du dossier d'enquête et préparation aux réunions avec la SGP		
2. Mercredi 6 mai 2020	De 10h00 à 12h15	2h15
3. Jeudi 7 mai 2020	De 14h30 à 15h45	1h15
4. Lundi 11 mai 2020	De 11h45 à 12h45	0h30
5. Vendredi 15 mai 2020	De 11h30 à 12h30	1h00
6. Lundi 18 mai 2020	De 15h00 à 17h00	2h00
7. Mardi 19 mai 2020	De 11h30 à 12h00	0h30
8. Mardi 19 mai 2020	De 18h30 à 20h00	1h30
9. Mercredi 20 mai 2020	De 16h40 à 17h10	0h30
Echanges sur la communication complémentaire de la SGP		
10. Mercredi 26 mai 2020	De 10h00 à 12h15	2h15
Organisation du travail au sein de la commission		
11. Lundi 2 juin 2020	De 10h00 à 12h00	2h00
12. Lundi 8 juin 2020	De 11h40 à 13h10	1h30
13. Mercredi 10 juin 2020	De 12h00 à 12h30	0h30
14. Vendredi 3 juillet 2020	De 18h00 à 19h30	1h30
15. Lundi 6 juillet 2020	De 8h00 à 9h00	1h00
16. Mardi 7 août 2020	De 11h00 à 11h30	0h30
17. Jeudi 10 septembre 2020	De 11h00 à 12h15	1h15
Durée totale des échanges par visio-conférence		8h15

Réunions en interne « présentiels »		
Point sur l'avancement du déroulement de l'enquête, à mi-parcours		
18. Mardi 23 juin 2020	De 14h00 à 16h30	2h30
Définition des thèmes et organisation du travail de dépouillement des observations		
19. Mercredi 15 juillet 2020	De 9h00 à 12h00	3h00
Préparation et lecture des enjeux des thèmes du procès-verbal de synthèse		
20. Mercredi 22 juillet 2020	De 14h00 à 17h30	3h30
Relecture et finalisation du procès-verbal de synthèse		
21. Lundi 27 juillet 2020	De 9h00 à 14h00	5h00
Analyse bilancière et Préparation des appréciations des réponses de la SGP		
22. Lundi 24 août 2020	De 9h00 à 13h00	4h30

	De 16h00 à 16h30	
Bilan de la DUP modificative et Conclusions motivées des procédures DUP & MECDU		
23. Mardi 1 ^{er} septembre 2020	De 9h00 à 13h00 De 14h00 à 17h00	4h00 3h00
Finalisation des conclusions et rédaction des avis des procédures d'enquête.		
24. Mardi 8 septembre 2020	De 9h00 à 13h00 De 14h00 à 17h00	4h00 3h00
Durée totale des échanges en interne		32h30

3.10. Recueil des registres

L'enquête publique s'est terminée, comme prévu, le vendredi 17 juillet 2020.

Afin d'en accélérer le regroupement et de faciliter leur dépouillement rapide, la présidente de la commission d'enquête a pris en charge, dès la clôture de l'enquête, les registres ouverts à la mairie de Saclay et à la sous-préfecture de Palaiseau, lieux d'enquête géographiquement proches.

Le registre ouvert au siège de l'enquête, qui n'a reçu aucune observation, et les courriers réceptionnés par la PRIF, à l'attention de la présidente de la commission d'enquête, lui ont été remis dans le 22 juillet 2020.

L'ensemble des registres figurent en pièces jointes (*Cf. PJ. N°9 et N°10*)

3.11. Procès-verbal de synthèse, le 29 juillet 2020

Le procès-verbal de synthèse était composé :

- D'une lettre d'accompagnement en deux exemplaires ;
- De l'annexe unique du présent rapport rassemblant en annexe au PV, les tableaux de synthèse de l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de cette enquête, et la présentation des premières, deuxièmes et troisièmes parties des 8 thèmes identifiés par la commission d'enquête.

Il a été remis le 29 juillet 2020, dans une salle de réunion de la Préfecture de région d'Île-de-France, Préfecture de Paris, par la présidente de la commission d'enquête, à M. Vianney Elzière, directeur du projet de la Ligne 18 et représentant de la SGP. La lettre d'envoi de ce PV de synthèse figure en pièce jointe. (*Cf. PJ. N°11*)

L'annexe unique rassemblant les annexes au PV sont sur la clé USB.

Cette remise officielle du procès-verbal de synthèse a été précédée d'un long exposé des membres de la commission d'enquête, effectué entre 14h00 et 17h00, devant les principaux responsables du projet, en présence de Mme Nathalie Carrier-Schrumpf, Chef du service utilité publique et équilibre territoriaux de l'Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement de Paris et Mme Evelyne Martin-Gaty, Chargée de mission concertation et enquête publique, détaillant le contenu de ce procès-verbal et répondant aux questions de l'auditoire.

A l'issue de cette remise, M. Vianney Elzière a remercié les membres de la commission d'enquête et a affirmé que ses services allaient étudier attentivement ce procès-verbal et les questions posées, et qu'un mémoire en réponse serait transmis par fichier électronique le 6 août 2020 et remis à la commission, le 7 août 2020.

3.12. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage, le 7 août 2020

Le mémoire en réponse de la SGP a été remis le 7 août 2020, dans une salle de réunion de la Préfecture de région d'Île-de-France, Préfecture de Paris, par M. Vianney Elzière, à la présidente de la commission d'enquête.

Cette remise officielle du Mémoire en réponse a été précédée d'un long exposé de M. Vianney Elzière et des membres de ses différentes équipes, effectué entre 14h00 et 17h00, devant les membres de la commission d'enquête, en présence de M. Raphaël Hacquin, Directeur de l'Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement de Paris, et de Mme Nathalie Carrier-Schrumpf, Chef du service utilité publique et équilibre territoriaux.

Cet exposé a été centré sur les réponses aux thèmes que la commission d'enquête avait retenus dans son procès-verbal de synthèse, la SGP ayant repris le canevas établi par la commission d'enquête.

De longs développements ont été consacrés aux difficultés liées à la période de crise sanitaire et aux modalités spécifiques d'organisation de l'enquête, notamment en termes d'échanges avec le public qui a manifesté son mécontentement face à l'ouverture de l'enquête, sans concertation préalable, et face à un dossier complexe.

Il a donné lieu à des échanges et des débats nourris avec les membres de la commission, qui tout au long de cet exposé ont posé de nombreuses questions pour éclaircir certains des aspects exposés.

En fin de réunion, il a été convenu, à la demande de la commission d'enquête, que cette dernière établirait une liste de demandes de précisions en complément des réponses déjà apportées par la SGP dans son mémoire en réponse, qu'elle la transmettrait par fichier électronique, le 12 août 2020 à la SGP, et qu'une réunion serait organisée le 24 août 2020, pour la présentation de ces compléments de réponses qui feront l'objet d'un mémoire complémentaire.

Ce mémoire en réponse, ed.1, figure en pièce jointe. *(Cf. PJ. N°12)*

Les éléments de réponse de la SGP ont été intégralement insérés dans la quatrième partie des thèmes. Les seize pièces jointes à ce mémoire en réponse, sont inscrites en pièces jointes au présent rapport.

3.13. Demande de précisions du Mémoire en réponse

Comme convenu lors de la remise du mémoire en réponse de la SGP, la commission d'enquête a dressé une liste de questions afin d'éclaircir des points qui lui semblaient insuffisamment développés.

Ce document, intitulé « Demande de la commission d'enquête : précisions à développer par la SP en complément de son mémoire en réponse, ed.1, remis le 7/8/20 » et daté du 11/08/20, figure en pièce jointe. *(Cf. PJ. N°13)*

3.14. Mémoire en réponse complémentaire, le 24 août 2020

Le mémoire en réponse, ed.2, de la SGP a été remis le 24 août 2020, dans une salle de réunion de la Préfecture de région d'Île-de-France, Préfecture de Paris, par M. Vianney Elzière, à la présidente de la commission d'enquête.

Cette remise officielle du Mémoire en réponse a été précédée d'un exposé de M. Vianney Elzière, directeur du projet Ligne 18, et de M. Maxime Hua, responsable des procédures réglementaires de la Ligne 18, effectué entre 14h00 et 16h00, devant les membres de la commission d'enquête, en présence de Mme Evelyne Martin-Gaty, chargée de mission concertation et enquête publique, à l'Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement de Paris.

Ce mémoire en réponse a complété les réponses apportées le 7 août en intégrant les demandes de précisions de la commission d'enquête, communiquées le 12 août 2018, et en conservant donc le canevas établi dans le procès-verbal de synthèse.

De nouveau, les commissaires enquêteurs ont souligné l'absence d'éléments d'information dans le dossier d'enquête, destiné à permettre une participation active du public lors de l'ouverture de l'enquête, et ont déploré ne pas avoir disposé des informations produites par la SGP dans ses mémoires en réponse. Ils ont indiqué leur sentiment que l'enquête aurait certainement été différente si le public avait pu disposer de ces éléments.

En fin de réunion, il a été confirmé que la commission d'enquête remettrait son rapport d'enquête au plus tard le 15 septembre, et que si nécessaire, elle reviendrait vers la SGP, par mel ou par visioconférence, sur des points précis dont elle voudrait s'assurer de la bonne compréhension des réponses apportées, notamment sur la mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la Ligne 18, ainsi que sur l'évaluation des impacts environnementaux ou sur la cohérence des dossiers de DUP modificative et des MECDU.

Ce mémoire en réponse, ed.2, figure en pièce jointe. **(Cf. PJ. N°14)**

Les éléments de réponse de la SGP ont été intégralement insérés dans la quatrième partie des thèmes. Les deux annexes jointes à ce mémoire en réponse, intitulées « SGPI – Avis du 27 février 2020 » et « SGPI- Rapport des contre-experts du 27 février 2020 » sont communiquées en fin du mémoire en réponse. Les onze pièces jointes à ce mémoire en réponse, figurant en pièces jointes au présent rapport.

3.15. Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête

Compte tenu de la période estivale et des spécificités de cette enquête, et du délai de remise des questions complémentaires de la SGP, il est apparu que la commission d'enquête serait dans l'impossibilité de remettre son rapport dans le délai prévu par la réglementation.

Le 26 juillet 2020, et conformément aux articles L.123-15 et R.123-19 du Code de l'environnement, la présidente de la commission d'enquête a donc envoyé un courrier motivé au préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, autorité organisatrice de l'enquête, sollicitant le report de ce délai au-delà des trente jours réglementaires. **(Cf. PJ. N°15)**

Comme le prévoit l'article susvisé, la SGP, responsable du projet, a été consultée : elle a précisé, par courrier du 7 août 2020, qu'elle n'a pas d'objection à un report de la remise du rapport au-delà du 17 août, mais qu'elle n'est pas favorable à accorder un délai supplémentaire au-delà du 15 septembre, compte tenu de son calendrier très contraint avant la mise en service de la Ligne 18.

Par lettre en date du 13 août 2020, le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris, a répondu favorablement à cette sollicitation. **(Cf. PJ. N°16)**

Le président du tribunal administratif de Paris ainsi que la SGP, en tant que maître d'ouvrage, ont reçu copie de ces deux correspondances.

3.16. Remise du rapport et des conclusions, le 15 septembre 2020

Le mardi 15 septembre 2020, à 10h30, la présidente de la commission d'enquête, en présence de l'ensemble des membres de la commission, a remis à monsieur Raphaël Hacquin, directeur de l'Unité Territoriale de Paris et représentant le préfet d'Île-de-France, préfet de Paris, le rapport original avec ses conclusions motivées, accompagné de l'ensemble de ses pièces jointes. Le même jour, mardi 15 septembre 2020, la présidente de la commission d'enquête a remis à M. Antoine Mendras, Vice-président du Tribunal administratif de Paris, en charge des enquêtes publiques, une copie de ce même rapport avec ses conclusions motivées.

4

EVALUATION DU PROJET SOU MIS A ENQUÊTE

4. Evaluation du projet soumis à enquête

4.1. Généralités

L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18 du Grand Paris Express d'Orly (gare exclue) à Versailles-chantiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, s'est terminée sans aucun incident notable.

Cette enquête s'est déroulée avec une participation du public variable selon les modalités proposées et relativement importante lors des 10 permanences tenues par les différents membres de la commission d'enquête. En ce sens on peut considérer que le « présentiel » du commissaire enquêteur était attendu, voire recherché.

La commission a également proposé 20 permanences téléphoniques qui ont permis d'échanger avec une quinzaine de personnes.

Permanences « téléphoniques »

Il a été proposé 20 permanences téléphoniques, offrant 180 créneaux, mais les demandes de rendez-vous ont été très éloignées de ce chiffre puisqu'elles se sont limitées à 21. S'agissant de leur répartition sur la semaine, les demandes ont porté sur tous les jours de la semaine à l'exception du dimanche ; elles ont concerné sensiblement plus les horaires de l'après-midi ou du début de soirée (15/21) que la matinée (6/21). Il est à noter que, même s'il était possible facilement pour la personne d'annuler son rendez-vous sur le site, 3 rendez-vous ne l'ont pas été et l'appel s'est alors terminé sur la boîte vocale de la personne concernée.

L'ensemble a très bien fonctionné. La plupart des appels viennent de personnes concernées directement par l'enquête publique et/ou les travaux de la SGP. Les appels visent à obtenir des renseignements sur le dossier et les modalités de contact avec le maître d'ouvrage. Aucun enregistrement n'était fait et il n'était pas possible de déposer une observation orale, le commissaire renvoyant au registre dématérialisé ou aux permanences en présentiel, ce qui a été le cas plusieurs fois. Au total, c'est un nouveau service qui était proposé au public, dont il est clair qu'il ne se substitue en aucune façon aux permanences « présentiels », mais peut les compléter.

Permanences « présentiels »

Au-delà de l'état d'urgence sanitaire évoqué ci-avant, l'enquête, ouverte du 15 juin au 17 juillet, s'est déroulée en période d'élection municipale. Dans ce contexte, les élus des territoires concernés par le projet de modification, n'ont pas souhaité être lieux d'enquête, à l'exception de M. le maire de Saclay. Un second lieu d'enquête a été ouvert à la sous-préfecture de Palaiseau, malgré des consignes de sécurité inhabituelles et plus contraignantes pour le public.

Nota : Un troisième lieu d'enquête a été ouvert au siège de l'enquête, à la préfecture de région (Paris) mais il n'a reçu aucun public, ni pour la consultation, ni pour le dépôt d'observation.

Sur chacun des lieux d'enquête, toutes les mesures sanitaires ont été prises pour assurer l'accueil du public et lui permettre d'accéder à la salle où étaient mis à sa disposition, pendant toute la durée de l'enquête, un dossier papier, une tablette sur pied (fournie par le prestataire de la SGP) en ligne sur le site dédié à l'enquête, et un registre d'enquête, et à la salle où se tenaient les permanences. **(Cf. PJ. N°7)**

A l'issue de cette enquête, 492 contributions (dont 466 validées) ont été recueillies selon les 3 voies de participation prévues dans l'arrêté cité en référence :

- 438 observations ont été recueillies sous format électronique dans le registre dématérialisé via le site internet dédié et l'adresse de courriel ;
- 40 observations ont été déposées sur les registres papier mis en place au siège de l'enquête à la préfecture de Paris, préfecture de région d'Île-de-France, à la mairie de Saclay et à la sous-préfecture de Palaiseau ;
- 14 courriers postaux ont été adressés à la présidente de la commission au siège de l'enquête

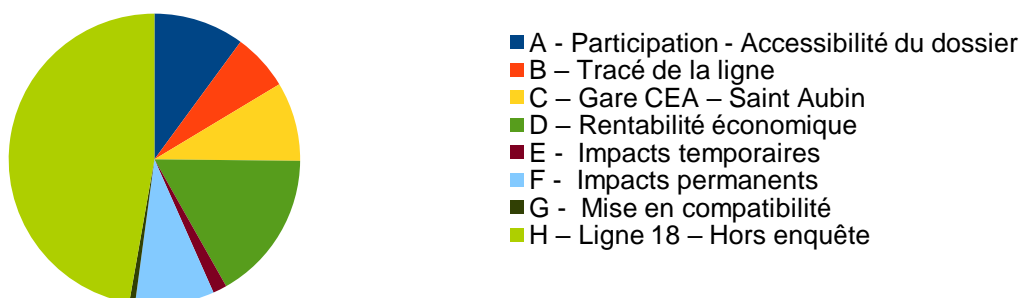
Afin de synthétiser les principales problématiques apparues au cours de cette enquête, il a paru opportun à la commission d'enquête d'opérer un dépouillement selon 8 thèmes d'analyse.

N°	Thèmes	Sous-thèmes retenus par la commission d'enquête
A	Participation- Dossier	<ul style="list-style-type: none"> - Participation du public - Accessibilité du dossier
B	Evolutions du tracé	<ul style="list-style-type: none"> - Mise au sol d'une partie du viaduc - Déplacement des ouvrages OA4 et OA5
C	Gare de Saclay	<ul style="list-style-type: none"> - Intermodalité - Urbanisation à proximité de la gare - Architecture de la gare - Sécurité et sécurité - Nom de la gare
D	Coûts Rentabilité socioéconomique	<ul style="list-style-type: none"> - Coûts et financement - Prévisions de trafic - Rentabilité socio-économique
E	Impacts temporaires	<ul style="list-style-type: none"> - Calendrier travaux et expropriation - Emprises et organisation des chantiers - Impacts sur la circulation - Impacts sur l'environnement
F	Impacts permanents	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts sur les terres agricoles-fonctionnement des exploitations - Impact écologique - Espaces Boisés Classés - Risques - Impacts sur la santé humaine et le cadre de vie - Impacts économiques
G	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> - Orsay - Palaiseau - Wissous - Saclay
H	Ligne 18 « hors enquête »	<ul style="list-style-type: none"> - Solutions alternatives - Impact sur le foncier - Option sur le tracé - Tronçon ouest

Est récapitulé ci-après l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête publique relative à la DUP modificative du projet de la ligne 18.

Répartition des observations						
Par type de dépôt			Par nature de dépôt			
Type de dépôt	nombre	Objet de l'enquête			Ligne 18 – hors enquête	
		FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	FAVORABLE	DÉFAVORABLE
Registre Dématérialisé	356					
Email	59					
Courriers	13					
Registres papier	38					
Doubles ou modérées	26					
Total Contributions	492					
Observations validées	466	17	158	78	8	163
			253			213

Répartition par thème



L'ensemble des observations écrites et courriers résumés dans l'annexe jointe a été transmis, avec les 8 thèmes élaborés par la commission d'enquête à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, le 27 juillet 2020 pour recueillir ses avis et commentaires sous forme d'un procès-verbal de synthèse. **(Cf. P.J. N°11)**

La Société du Grand Paris a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse, ed.1, remis à la commission d'enquête le 7 août 2020, modifié et remplacé, suite à la demande de compléments de la commission, par un mémoire en réponse ed.2, le 24 août 2020. **(Cf. P.J. N°112 et N°14)**

4.2. Analyse thématique des observations

L'analyse thématique de l'ensemble des observations, présentée ci-après, est organisée selon les cinq étapes suivantes :

- Analyse et synthèse des observations du public
- Synthèse des éléments du dossier d'enquête
- Questions du public et de la commission d'enquête (cf. PV de synthèse)
- Réponse de la SGP (cf. mémoire en réponse, ed.2)
- Appréciation de la commission

4.2.1. Thème A : Participation et Accessibilité du dossier

Ce thème concerne 17% des observations recueillies dans les registres mis à la disposition du public sur les lieux d'enquête, par voie dématérialisée ou par courrier postal.

Il regroupe les principales contributions relatives à la communication, aux modalités de participation et aux demandes de participation effective du public.

Il a été abordé à titre individuel ou à titre collectif par plusieurs associations, notamment agréées sur le plan régional au titre de la défense de l'environnement, ainsi que par des élus du territoire.

Pour le traiter, 2 sous thèmes ont été retenus par la commission d'enquête. Il s'agit des sous-thèmes suivants concernant :

- 1. La participation du public
- 2. L'accessibilité du dossier

A1. Sous-thème 1 : La participation du public

A1.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVE A CE SOUS-THEME

En préambule, il convient d'indiquer que si la très grande majorité des contributions ont été déposées par voie dématérialisée, les dix permanences assurées en présentiel par les commissaires enquêteurs ont été également plébiscitées par ceux qui s'y sont rendus pour échanger, comme en témoignent les observations ci-dessous.

Obs R1-SA-13 de Mme Hélène LYONNET sur le registre de Saclay, qui écrit : « *Merci d'avoir tenu la permanence. C'est un moyen exceptionnel d'avoir des informations et de comprendre ce projet complexe.../... Encore merci d'avoir organisé cette rencontre, qui m'a permis de me faire une opinion, et merci de votre écoute. »*

Obs N°132 de M. Harm SMIT, coordinateur de l'association « COLOS », qui note : « *Je vous remercie de votre écoute lors de notre entretien ce matin à Saclay.../...Nous restons à votre disposition pour toute information ou tout entretien complémentaire »*

De nombreuses alertes et plusieurs « cris d'alarme » reflètent l'incompréhension, la stupeur, et parfois la colère des résidents et usagers du territoire face à un projet dont ils se sentent exclus, en termes de concertation préalable, étape indispensable pour être actif dans le processus de participation.

Obs N°78 d'un déposant non identifié, qui déplore : « *La concertation sur ce projet est bafouée comme en atteste la décision, prise de manière unilatérale, d'abandonner la solution du tracé au sol sur la section entre la gare CEA Saint Aubin et Saint Quentin Est. La SGP rejette la responsabilité de cette décision sur les agriculteurs alors que ceux-ci n'ont visiblement pas été consultés.../... nous refusons catégoriquement que vous renvoyiez l'obligation de construire en viaduc sur la profession agricole. En effet, à aucun moment, les trois parties concernées (SGP, CG91 et agriculteurs) n'ont été réunies autour d'une même table pour une réunion de travail.../... Sans communication, la démocratie n'existe pas et les principes de la République sont bafoués. Nous exigeons donc d'être invité à une réunion de travail afin d'étudier ensemble les solutions de passage au sol avec les contraintes de chacun. »*

Obs N°70 d'un déposant non identifié, qui exprime son désaccord : « *La construction de cette Ligne se fait sans lien avec les occupants du plateau, notamment les agriculteurs, ce qui est leur est et sera très dommageable.* »

Obs N°50 d'un déposant non identifié, qui déplore : « *Un projet très cher, inutile, mais imposé ! Il me semble, malheureusement que tout est déjà décidé, et que l'avis des principaux concernés ne changera rien. Aucun crédit n'est donné à l'avis de la population, pour preuve la précédente enquête !!!!!* »

Obs N°22 d'un déposant non identifié, qui dénonce : « *Lors des enquêtes précédentes les avis ont été détournés et le comportement de la responsable du chantier lors de la présentation à Villiers-le-Bâcle, honteuse et dédaigneuse. Elle nous a clairement dit que tout été déjà décidé et qu'elle n'était là que pour la forme. Ceci s'est vérifié à l'utilisation de nos réponses.* »

Obs R1-SA-9 de M. Guillaume VALOIS, maire de Villiers-le-Bâcle (91), qui dépose un extrait du registre des délibérations du Conseil municipal du 30 juin 2020 : « *Le défaut de publicité et d'information sur les deux recours en Conseil d'état déposés par des communes et associations du plateau de Saclay contre la déclaration d'utilité publique (DUP) initiale de la Ligne 18, dont la seule référence « le Conseil d'Etat a confirmé au contentieux l'utilité publique du projet » (page 17 de la Pièce H – Evaluation socio-économique) ne peut être appréciée en dehors de tout contexte sans le rapport d'analyse ni les arguments ayant mené à cette conclusion, ne fait qu'accentuer cette absence de concertation.* »

De même, beaucoup d'observations relèvent le manque d'information concrète sur l'avancement du projet de la Ligne 18, et sur les possibilités de participer aux différentes procédures préalables à la décision de l'autorité administrative.

Obs N°117 du Collectif Moulon, membre du groupe « Saclay Citoyen », qui expose : « *Il nous paraît essentiel, lors de cette enquête publique « modificative », de témoigner de la défiance générée, auprès des citoyens engagés et attachés à leur territoire, de pratiques d'autant plus problématiques qu'elles émanent de personnes formées et assermentées et qu'elles mettent en jeu l'avenir de terres agricoles nourricières.../...Toute personne a le droit de « participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement », énonce la charte de l'environnement de 2005. L'exercice de ce droit ne prend son sens que si l'élaboration du projet prend réellement en compte les arguments avancés, étudie les contre-propositions.* »

Obs N°100 d'un déposant non identifié, qui estime : « *Je suis Saclaysienne et j'apprends qu'au niveau du Christ de Saclay, il va y avoir une gare de métro de la Ligne 18.../... Aucune information et concertation n'ont été faites. Inadmissible. Est-ce que les enquêteurs peuvent se mettre à la place des familles habitant dans le périmètre du Christ.../...Voilà mon avis. Mais je suppose que l'enquête publique est là pour faire semblant de donner la parole aux Saclaysiens et que de toute façon, tout est déjà programmé.* »

Obs N°98, N°99, N°96, N°46, N°59, N°62, N°63 de déposants non identifiés, qui contestent : « *Violation du Code de l'Environnement, partie intégrante de la Constitution. Le Code de l'Environnement fait partie intégrante de notre Constitution.../... ce Code de l'Environnement stipule, au moyen de ses articles L.123.10 et R. 123.9 à 123.11 que la publicité de l'enquête publique se réalise précisément 15 jours avant l'ouverture par l'autorité compétente .../...ces articles n'ont*

pas été respectés, tant lors de la première enquête dite « préalable » de mars/avril 2016, qu'à celle dite « unique » du 15 juin au 17 juillet 2020. Quatre irrégularités majeures se dégagent et qui ont eu pour effet de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération et d'avoir été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête dite préalable et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative »

Certaines personnes, à titre individuel ou collectif, demandent l'organisation d'une réunion publique portant, notamment sur l'avancée des études sur le projet de la Ligne 18 et sur les expropriations liées à la déclaration d'utilité publique, prononcée par décret en Conseil d'Etat en 2017, et rappellent qu'elle leur est annoncée depuis novembre 2019.

Obs N°67 d'un déposant non identifié, qui demande : *« Compte-tenu de l'importance et de l'impact de ce projet nous demandons que soit organisée une réunion publique afin que, comme annoncé à la réunion de l'EPAPS du 19 novembre 2019, un échange puisse avoir lieu avec la population. La perspective d'un nouveau développement urbain important sur le plateau aux abords de la gare CEA-SAINT-AUBIN interpelle, cette éventualité n'ayant jamais jusqu'alors été évoquée.../...Une réunion publique permettrait d'éclairer le public sur les différents points du projet même et de son contexte d'aménagement. Nous en sollicitons donc l'organisation, dès que possible, et bien entendu, hors période de congés. »*

Obs de M. Serge MARQUINE, citoyen de Palaiseau, qui explique : *« C'est malheureusement un projet imposé sans véritable concertation ni reconnaissance de l'expertise d'usage des élus et décideurs locaux, voilà pourquoi je demande une réunion publique afin de disposer d'une information complète et de pouvoir échanger avec des représentants de la SGP. »*

Obs N°89 de M. Pierre-Alexandre MOURET, maire de Saint-Aubin (91), qui dépose la résolution du conseil municipal, séance du 30 juin 2020 : *« DEMANDE à ce que cette délibération soit transmise au commissaire enquêteur et joint au registre de l'enquête publique, DEMANDE à ce qu'une réunion publique soit fixée avant la fin de l'enquête publique, soit le 17 juillet, ou à repousser l'échéance de cette dernière. »*

Obs N°57 de M. Jean-Pierre PARISOT, secrétaire de l'UASPS (Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay), qui demande : *« Dans un premier temps, l'UASPS s'associe au GRAAL pour demander une réunion publique pendant l'enquête, afin que la population soit en mesure de s'exprimer en connaissance de cause sur les modifications substantielles apportées à ce projet. »*

Obs N°296 d'un déposant non identifié, qui constate : *« Absence de dialogue de la part de la SGP, pas de réunion publique d'information. »*

D'autres personnes, s'interrogent sur l'apport de l'enquête publique et la prise en compte des conclusions et recommandations des commissaires enquêteurs.

Obs N°93 d'un déposant non identifié, qui demande : *« Pour quelles raisons les conclusions et recommandations du commissaire enquêteur de la première DUP n'ont pas été prises en compte ? Celui-ci prônait une concertation étroite avec les acteurs concernés, notamment les associations et les élus. »*

Obs N°87 de M. et Mme PHILIPPOT, qui demande : *« En qualité de membre du Conseil de Quartier Massy-Opéra, de prendre en compte les observations et les requêtes des habitants de l'impasse d'Orléans (Massy) et d'Antony déposées en*

mairie de Massy, lors de l'enquête de l'enquête publique du 21 mars au 26 avril 2016.../...demandes restées sans suite et nous n'avons reçu aucun égard de la Municipalité de Massy envers ces requêtes. »

Obs N°82 d'un déposant non identifié, qui estime : « *Sur un plan démocratique, chaque étude publique est l'occasion de la manipulation des résultats dans un sens favorable au but de l'enquête, le procédé est si grossier qu'il devient risible. Le seul intérêt paradoxal : un tel déni récurrent de démocratie participe à l'éveil de la conscience des habitants sur la nécessité de ne plus tout accepter tout et n'importe quoi de la part des élites incompetentes face au changement climatique. »*

Obs N°80 d'un déposant non identifié, qui affirme : « *Contre le gaspillage d'argent pour une Ligne qui est déjà désignée comme non rentable par le rapport de la commission d'enquête.../...Pour des commissions d'enquête qui écoutent les riverains et les usagers. »*

Obs N°102 d'un déposant non identifié, qui rappelle : « *Les résultats citoyens de l'enquête publique précédente montraient déjà un avis nettement défavorable à cette construction de métro, en partie aérien, en zone peu dense et qui ne résout en rien les problématiques de déplacement sur le plateau et ne rend pas service aux habitants de ce territoire, sauf à la marge. »*

Obs N°147 d'un déposant non identifié, qui critique : « *.../...depuis des années, les conclusions et recommandations des différentes enquêtes publiques demandent à la SGP de travailler en concertation avec les riverains pour trouver des solutions alternatives. Mais la SGP, dans un simulacre de concertation, continue de rester sourde et de dérouler sa feuille de route comme si de rien n'était. Pour preuve, le mécontentement qui commence à monter à Wissous ou Anthony avec des riverains qui s'inquiètent en découvrant que la modification de profondeur du tunnel sous leurs habitations. »*

A1.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME.

Pièce A1-2 – Insertion de l'enquête dans la procédure administrative

1.1 Un projet soumis à une participation continue depuis son origine

1.2 La concertation post débat public (2011-2015)

1.3 L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, 2016

p.92 La poursuite de la concertation après la déclaration d'utilité publique (2017 - ...)

Pièce J.1 – Bilan du débat public sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris

Page 8 – 9 : un sujet très controversé : la desserte du plateau de Saclay

Pièce J.2 – Bilan de la concertation avant enquête publique

Page 4 : une concertation au plus près du terrain

Pièce J.3 – Rapport de Mme Isabelle Jarry, garante de la concertation désignée par la CNDP

Page 13 : une Ligne inadaptée aux besoins « légitimité même de la Ligne contestée.../...manque de sérénité et de participation des habitants »

Page 26 : L'idée de co-construction, souvent appelée de ses vœux par le public, rend compte de la volonté d'être associés à l'élaboration des grands projets dans le respect d'une démocratie où la participation est réelle.

A1.3. QUESTIONS DU PUBLIC ET DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Question A1, relative à l'information

Un premier constat montre l'incompréhension de la population résidente sur le territoire face au manque d'information sur l'avancement du projet et l'ouverture sans concertation préalable de l'enquête publique dont l'objet semble mal identifié, après une période d'absence totale de communication et d'échanges pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid -19.

Comment justifier le caractère urgent de l'enquête publique ouverte après une période de confinement dû à la crise sanitaire ?

Demande de compléments

Préciser dans quels bulletins municipaux, l'information de « *la notification, le 14 mai dernier, du premier marché de génie civil, a été reprise* » a été publiée, et en quoi cela concerne la présente enquête sur déclaration d'utilité publique modificative. Cette annonce dans les bulletins municipaux a-t-elle permis de mieux informer le public de la tenue de la présente enquête ?

Préciser les dates et contenus de « *la communication sur les plateformes des réseaux sociaux* » à laquelle la SGP fait référence pour illustrer « *des opérations de communication conséquentes ont été mises en place préalablement à la tenue de l'enquête publique* » et en quoi elle concerne la présente enquête.

Réponse de la SGP

L'avancement du projet de la ligne 18 fait l'objet d'informations régulières, à chaque étape-clé, des différentes parties prenantes dont les élus locaux (communes, communautés d'agglomération, département).

Le grand public a également été directement informé à l'occasion des procédures réglementaires, par des enquêtes publiques en 2016 et 2018. La gare CEA Saint-Aubin a été explicitement présentée, à son emplacement au Christ de Saclay, lors de ces deux enquêtes publiques. Elle est également mentionnée sur les sites internet de la communauté d'agglomération Paris-Saclay et de l'EPA Paris-Saclay.

La SGP organise par ailleurs régulièrement des réunions à l'échelle d'une commune ou d'un quartier, soit de sa propre initiative, soit à la demande des maires

En l'absence d'étape-clé au premier semestre 2020, il n'y avait pas d'information nouvelle particulière à communiquer au grand public ; la SGP a cependant poursuivi son information des collectivités locales en prévision du démarrage des travaux de génie civil d'ici la fin de l'été. La presse s'est également faite écho de la notification, le 14 mai dernier, du premier marché de génie civil.

Sous réserve que les prescriptions sanitaires le permettent, la SGP prévoit de tenir d'ici la fin de l'année un cycle de réunions publiques sur les territoires concernés par les travaux qui commencent (Wissous, Antony, Massy, Palaiseau).

2. L'objet de l'enquête publique au titre de laquelle est établi le présent mémoire figure sur l'ensemble des documents présentés au public – qu'il s'agisse des documents prévus par la réglementation ou de ceux établis en supplément par la SGP, dans l'objectif d'informer encore mieux le public. En particulier, la pièce A2, dont le volume a été volontairement limité à une trentaine de pages, expose toutes les modifications du projet nécessitant cette enquête. Un document pédagogique – dont la Commission d'enquête souhaitait d'ailleurs la publication – a également replacé le projet de ligne 18 dans le contexte du Grand Paris Express, présenté en une page la nécessité et l'objet de l'enquête, et en cinq pages avec des cartes très didactiques la nature de chaque modification.

Ce calendrier ne pouvait pas être plus décalé sans mettre en risque la mise en service de la ligne en 2026 entre Massy-Palaiseau et CEA Saint-Aubin, date déjà considérée comme tardive par l'ensemble des élus locaux, les établissements d'enseignement et de recherche et le milieu économique, qui l'ont de nouveau rappelé dans leurs observations (n° 145, Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne ; n° 409, Conseil départemental de l'Essonne ; n° 81, Université Paris-Saclay ; n° 257, Ville de Palaiseau ; n° 115, CEA – centre de Saclay ; n° 152, association POLVI ; n° 349 EPA Paris-Saclay).

3. L'enquête publique s'inscrit dans une procédure programmée de longue date : elle avait été annoncée dès 2019 – par exemple, lors de la conférence de ligne du 10 mai 2019. La période visée initialement pour l'enquête était mai 2020, mais n'a pu être respectée en raison de la crise sanitaire.

En effet, certains travaux ne peuvent être réalisés que sur des périodes annuelles bien définies, pour éviter des nuisances pour la faune. Ainsi, les opérations de coupes d'arbres dans les secteurs sensibles ne peuvent être réalisées qu'entre les mois de septembre et de février (arrêté inter-préfectoral n° 2018-258 du 20 décembre 2018 portant autorisation environnementale pour le projet de la ligne 18). C'est en particulier le cas pour les opérations de coupes à Orsay (franchissement de la RN118) et Palaiseau (extension du SMI), qui doivent impérativement être réalisées après la prise du décret modifiant la DUP et au plus tard en février 2021, avant la période d'interruption prévue par l'autorisation environnementale. A défaut, lesdites opérations de coupe devraient nécessairement être repoussées au mois de septembre suivant, alors qu'elles sont sur le chemin critique du projet.

C'est pour éviter ce retard dans la mise en service que la SGP a demandé que le calendrier de la procédure de DUP modificative ne soit pas retardé. L'utilité publique de la ligne étant déclarée, et l'intérêt général requérant une mise en service aussi rapide que possible, le Gouvernement avait d'ailleurs ouvert cette possibilité par l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 puis le décret n° 2020-453 du 21 avril 2020.

Lors de l'état d'urgence sanitaire, l'article 12 de l'ordonnance du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période permettait d'organiser pendant la période de confinement et d'état d'urgence sanitaire des enquêtes publiques uniquement par voie dématérialisée pour « la réalisation de projets présentant un intérêt national et un caractère urgent » dès lors que l'état d'urgence sanitaire serait « susceptible d'entraîner des conséquences difficilement réparables dans la réalisation de [ces] projets ».

L'enquête publique de la ligne 18 pour la DUP modificative pouvait tout à fait se voir appliquer ces dispositions dès lors que le GPE présente bien un intérêt national, que les travaux de la ligne 18 ont été reconnus urgents par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 « déclarant d'utilité publique et urgents les travaux » de cette ligne, et qu'un report de l'enquête publique aurait entraîné des conséquences difficilement réparables avec un retard d'au moins 6 mois dans la mise en service de la ligne.

Dans le même sens d'ailleurs, et compte tenu de l'urgence à réaliser la ligne et à garantir sa date de mise en service, le décret du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire prévoyait en son article 2 que « compte tenu des enjeux de protection des intérêts fondamentaux de la Nation, de sécurité, de protection de la santé et de la salubrité publique, de sauvegarde de l'emploi et de l'activité et de préservation de l'environnement, reprennent leur cours, sept jours à compter de la publication du présent décret, les délais des procédures suivantes : [...] 13° La procédure d'enquête publique relative à la modification de la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 Est du réseau de transport public du Grand Paris Express ».

En raison du contexte sanitaire très évolutif, l'enquête publique a finalement été organisée en mode privilégiant les moyens dématérialisés. Pour autant, le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, outre par voie dématérialisée, en version « physique » en mairie ainsi qu'en préfecture, et des permanences « physiques » de la commission d'enquête ont été réalisées dans ces mêmes lieux.

Soucieuse de préserver la bonne information du public et consciente des appréhensions que pouvaient avoir certains habitants, associations ou élus à sortir ou se déplacer dans cette période post-confinement pour se rendre sur des lieux de consultation « physique », la SGP a également fait le choix de mettre en place une plateforme et des procédures dématérialisées pour favoriser la participation du public et multiplier les supports de participation. Ainsi, des « permanences dématérialisées » France également été organisées pour la commission d'enquête. Enfin, des opérations de communication conséquentes ont été mises en place préalablement à la tenue de l'enquête publique, avec la pose de 200 affiches de l'arrêté d'ouverture de l'enquête, la pose de 100 affiches de communication complémentaire dans les zones de passage sur la tenue de l'enquête sur le territoire, le boitage chez les particuliers de 6500 tracts d'information, et le communiqué annonçant l'enquête sur le compte Twitter de la Préfecture de région et de la SGP (17 juin 2020) et la publication dans la presse au sein des journaux suivants : *Le Monde*, *Aujourd'hui en France*, *Le Parisien* et *Les Echos* 91, 92, 78.

Au vu des importants moyens de communication mis en place, il semble inapproprié de soutenir que la population locale n'aurait pas été suffisamment informée de la tenue de l'enquête publique. Il est tout à l'inverse possible d'envisager qu'une partie de la population ne s'est simplement pas sentie mobilisée par cette enquête puisqu'il est utile de rappeler que, d'une part beaucoup des habitants, acteurs du territoire, ou des travailleurs du même territoire sont favorables à l'arrivée de la ligne, et d'autre part certaines des modifications demandées n'ont que peu d'incidences directes sur la vie des habitants.

B. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Contrairement à ce qu'expose l'observation n° 78, l'étude d'un « passage au sol » sur la partie Ouest de la section aérienne, qui n'a jamais été abandonnée, se poursuit actuellement en collaboration avec le Conseil départemental de l'Essonne et en concertation avec les agriculteurs et les communes concernées. Voir à ce sujet la réponse à la question B1.

Des habitants de Massy et Antony (obs. n° 87) ont proposé un tracé en plan alternatif du tunnel. Comme cela a déjà été expliqué aux habitants lors de réunions de quartier les 21 février et 12 septembre 2017 (association Bellevue et comité de quartier Massy-Opéra), cette variante n'est pas réalisable techniquement : les courbes proposées ne sont compatibles ni avec le creusement au tunnelier (le tunnelier ne peut pas prendre de virages « serrés ») ni avec l'exploitation du métro (les trains devant ralentir dans les virages, le temps de parcours serait allongé).

Concernant la profondeur du tunnel à Wissous (obs. n° 147), qui n'a pas été modifiée sous les secteurs construits, voir la réponse à la question B5.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission rappelle ses demandes de compléments aux réponses apportées par la SGP le 07/08/20, émises le 12/08/20 :

- **Préciser dans quels bulletins municipaux, l'information de « la notification, le 14 mai dernier, du premier marché de génie civil, a été reprise » a été publiée, et en quoi cela concerne la présente enquête sur la déclaration d'utilité publique modificative. Cette annonce dans les bulletins municipaux a-t-elle permis de mieux informer le public de la tenue de la présente enquête ?**
- **Préciser les dates et contenus de « la communication sur les plateformes des réseaux sociaux » à laquelle la SGP fait référence pour illustrer « des**

opérations de communication conséquentes ont été mises en place préalablement à la tenue de l'enquête publique » et en quoi elle concerne la présente enquête.

Compte tenu des réponses apportées le 20/08/20 par la SGP, la commission constate que les relais d'information annoncés, cités ci-dessus, n'ont pas été mis en place.

Question A2, relative à la concertation

L'analyse des observations ci-dessus souligne l'attente d'informations, d'échanges et de débats de l'ensemble des acteurs du territoire.

Afin de répondre à l'attente et aux demandes du public, comment envisagez-vous de rétablir le dialogue et de reprendre les échanges en concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire ?

Réponse de la SGP

La permanence du dialogue avec tous les acteurs du territoire est un axe majeur pour la SGP depuis sa création en 2010.

Plusieurs observations soulignent le besoin de respecter le droit de participation du public figurant dans la charte de l'environnement et les directives communautaires, c'est pourquoi les échanges avec les territoires concernés n'ont jamais cessé : leurs différentes formes sont rappelées dans le dossier (pièce A1, pages 15 à 18).

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).

Cette première phase a abouti au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris adopté le 24 août 2011, qui retient notamment du débat public le besoin d'une liaison régionale rapide pour desservir le futur pôle scientifique et technologique de Paris-Saclay, avec un métro adapté en capacité au trafic attendu et l'ajout de six gares en plus des quatre initialement envisagées.

Ce schéma d'ensemble reste la « feuille de route » de la SGP, comme le précise la loi qui crée l'établissement. Après son adoption, une seconde phase d'études s'est ouverte entre 2012 et 2015. La concertation avec les acteurs institutionnel fut continue durant cette phase, avec l'organisation de 32 comités de pilotage et comités techniques locaux pour présenter à la conception de l'infrastructure, des gares et des ouvrages annexes, et avec des rencontres avec les nombreuses entreprises déjà présentes sur place. Deux réunions publiques ont par ailleurs été organisées sur le sujet spécifique du viaduc durant cette période, et deux onglets « Concertation » et « Foire aux questions » ont été créés sur le site internet de la SGP pour que le public puisse interagir avec la SGP.

Cette concertation s'est renforcée à l'approche de la première déclaration d'utilité publique : un nouveau cycle a été organisé du 12 mai au 12 juin 2015 à l'initiative de la SGP et sous l'égide d'une garante nommée par la CNDP, avec la tenue de 6 réunions publiques et de 10 actions à destination des salariés et des étudiants du plateau de Saclay.

La SGP entend poursuivre cette démarche, dans la continuité des actions qu'elle a entreprises depuis sa création.

Depuis 2017, la SGP présente systématiquement les éléments structurants du projet aux représentants élus des collectivités : par exemple, un comité de pilotage a ainsi été organisé pour chaque gare de la ligne 18. Des relations bilatérales avec les communes, les collectivités territoriales et leurs élus sont également organisées de manière régulière. Une « conférence de ligne » à l'échelle de la toute la ligne a également permis de

rassembler le 10 mai 2019 l'ensemble des acteurs institutionnels des territoires concernés. Enfin, deux réunions publiques et huit réunions de quartier chez les riverains ont été organisées entre juin et août 2019.

En septembre et octobre 2020, un nouveau cycle de comités de pilotage est prévu et quatre réunions publiques ou de quartier sont en cours de programmation à Wissous, Antony, Massy et Palaiseau.

Sur des sujets spécifiques encore à l'étude, comme la mise au sol potentielle du tronçon entre l'arrière-gare du CEA Saint-Aubin et le Golf national, la SGP a mis en place un comité de suivi *ad hoc* rassemblant les élus du territoire mais également la profession agricole. Ce sujet étant hors enquête, les éléments de concertation qui lui sont liés n'ont pas été présentés dans le dossier (voir également réponse aux questions B1 et H5).

A partir de cette année, la ligne 18 entre également dans une phase de travaux pour sa séquence Est (mise en service en 2026-2027) : à ce titre, la SGP adapte ses dispositifs d'information vis-à-vis des acteurs du territoire. Ainsi, la SGP propose-t-elle à toutes les communes concernées par les travaux de génie civil de mettre en place des comités de suivi de chantier (COSU), co-présidé par le maire (ou un représentant qu'il désigne). Des associations de riverains peuvent être invitées à ces comités de suivi pour échanger et s'informer sur les travaux.

Un COSU a d'ailleurs déjà été mis en place en 2019 sur la commune de Paray-Vieille-Poste qui accueille la gare Aéroport d'Orly (au titre de la ligne 14 Sud). Les différents COSU seront mis en place d'ici la fin de l'année 2020 sur les communes de Wissous, Antony, Massy et Palaiseau, et en 2021 sur les communes d'Orsay et de Saclay.

La SGP se tient également à la disposition des mairies pour organiser des réunions publiques (sous réserve bien sûr, en ce moment, des restrictions liées à la crise sanitaire).

Enfin, la SGP met en place de nombreuses actions à destination plus directe des habitants :

- avant le démarrage des premiers travaux, les riverains sont informés par une communication adaptée 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 SGP rappelle sa diligence à respecter le droit à la participation du public dont les dispositifs sont exposés dans le dossier : « Plusieurs observations soulignent le besoin de respecter le droit de participation du public figurant dans la charte de l'environnement et les directives communautaires, c'est pourquoi les échanges avec les territoires concernés n'ont jamais cessé : leurs différentes formes sont rappelées dans le dossier (pièce A1, pages 15 à 18). ».

La commission constate que la SGP apporte un élément d'information important, en annonçant la mise en œuvre d'un nouveau cycle de comités de pilotage et l'organisation de quatre réunions publiques en septembre et octobre 2020, ainsi que sa mise à disposition des mairies pour organiser des réunions publiques : « La SGP entend poursuivre cette démarche, dans la continuité des actions qu'elle a entreprises depuis sa création.../...En septembre et octobre 2020, un nouveau cycle de comités de pilotage est prévu et quatre réunions publiques ou de quartier sont en cours de programmation à Wissous, Antony,

Massy et Palaiseau.../...La SGP se tient également à la disposition des mairies pour organiser des réunions publiques (sous réserve bien sûr, en ce moment, des restrictions liées à la crise sanitaire).

Concernant les études de mise au sol partielle du tronçon ouest, la SGP explique que : « *Sur des sujets spécifiques encore à l'étude, comme la mise au sol potentielle du tronçon entre l'arrière gare du CEA Saint-Aubin et le Golf national, la SGP a mis en place un comité de suivi ad hoc rassemblant les élus du territoire mais également la profession agricole. Ce sujet étant hors enquête, les éléments de concertation qui lui sont liés n'ont pas été présentés dans le dossier (voir également réponse aux questions B1 et H5).* ». Quoique hors enquête, la commission aurait souhaité en être informée d'autant que l'un des objets de l'enquête (Coût et Evaluation de la rentabilité socio-économique), porte sur la totalité de la ligne, que des affichages en ont faits en conséquence sur l'ensemble du territoire et des mairies concernées, ce qui n'a pas échappé au public qui s'est présenté aux permanences dans l'attente de réponses à ce sujet.

A2. Sous-thème 2 : Accessibilité du dossier

A2.1. ANALYSE ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

De nombreuses personnes, à titre individuel ou collectif, estiment que le dossier d'enquête ne présente pas les qualités attendues tant en termes d'informations « sincères et justifiées », ou de complétude des éléments nécessaires à la compréhension de pièces, ou encore à leur lisibilité formelle.

Information « sincère et justifiée »

Quelques personnes soulignent le manque de clarté du dossier et la présence d'appréciations positives injustifiées, et elles s'interrogent sur la sincérité du maître d'ouvrage dans la présentation de certains éléments soumis à l'enquête.

Obs N°288 de l'association ADEVE (association de défense des espaces verts et de l'environnement), qui déplore : « Le dossier de cette année a été réalisé pour décourager les personnes qui veulent s'intéresser au sujet, par son manque de clarté, quelques fois son illisibilité, et presque toujours par son appréciation positive injustifiée. Les évaluations ont été réalisées par le maître d'ouvrage, souvent sans contre-expertise ce qui explique sans doute des évaluations surprenantes. »

Obs N°192 d'un contribuable atterré, qui s'interroge : « La gare ajoutée à Saclay ne coûterait que 25 millions (selon le § 7.4 de la pièce H). Il reste donc pratiquement 42% d'augmentation des dépenses à périmètre constant, c'est énorme. Mais la SGP conclut désormais à un bénéfice socio-économique positif en promettant des avantages à hauteur de 100,4 Md€ (pièce H page 94) .../...Quelle confiance pouvons-nous accorder à la sincérité d'un organisme qui est à la fois juge et partie ? En 2016 l'évaluation avait été soumise à une contre-expertise (pas spécialement favorable, pièce J.11 du dossier d'enquête). Il est anormal que cette fois le Secrétariat Général à l'Investissement n'ait pas été consulté. »

Complétude des informations

Une partie du public, composée notamment d'associations proches du terrain, a analysé le dossier et estime qu'il est incomplet soit de nombreuses absences d'éléments, soit en termes d'inexactitudes à corriger pour apprécier les impacts du projet sur son environnement.

Obs N°57 de M. Jean-Pierre PARISOT, secrétaire de l'UASPS (union des associations de défense du plateau de Saclay), qui explique : « *Pièce D3 : la figure 12 (Vue en plan et profil en long entre l'OA14 (la zone de transition Est) et la gare Orsay-Gif) est fautive car la carte ne correspond pas au tracé de la Ligne. Une connaissance précise du tracé de ce segment est impérative du fait qu'il inclut le franchissement de la RN118, qui est modifiée pour cette enquête. Cette Figure est à corriger impérativement. Il manque la représentation du tracé sur la portion de la gare Orsay-Gif à la gare CEA-Saint-Aubin. La connaissance précise du tracé et de l'élévation de la voie est nécessaire pour apprécier son influence sur les cultures voisines ainsi que pour préciser l'emprise de la voie par rapport à la ZPNAF. Cette figure est à fournir.* »

Obs N°83 de M. Jean-Pierre PARISOT, secrétaire de l'UASPS (union des associations de défense du plateau de Saclay), qui explique : « *Beaucoup de points imprécis subsistent sur ce projet. En dehors des sujets listés ci-dessous et détaillés dans le document, aucune information n'est fournie sur un éventuel tracé « au sol » entre CEA-Saint-Aubin et Montigny le Bretonneux : Pièce D3 : cartes descriptives du tracé illisibles, et dans certains cas, fausses ou absentes, Pièce D4 : référence à un « développement urbain important » autour de la gare de CEA-Saint-Aubin, pièce H : absence de parking relais au niveau de la gare de CEA-Saint-Aubin, pièce H/ évaluation socio-économique : mode de calcul du tableau des valeurs actualisées non précisé.* »

Obs N°68 de M. François MEUNIER, au nom du « Rassemblement National Antony », qui estime : « *Des réponses précises et étayées doivent être données et ce d'autant plus que l'Autorité Environnementale a admis, dans son avis n° 2015-63 pages 4 et 5, que les réponses apportées n'étaient pas satisfaisantes.* »

Obs N°103 de l'association SAVE (sauvegarde et animation de Versailles et environs), qui conteste : « *Un dossier volumineux présenté dans l'enquête publique, mais qui ne comporte pas des éléments pourtant indispensables.../...53 documents mis en Ligne sur le site de la Préfecture IdF. On cherche dans le dossier.../...les informations relatives aux coûts et à la rentabilité économique du projet. Seule la pièce H Evaluation socio-économique semble prévue pour répondre à l'objectif annoncé. Le document comporte 118 pages. Le document évoque en de nombreuses pages des résumés uniquement littéraires de résultats sortis d'outils de simulation sur les prévisions de fréquentations. Au long du document mentions des différents outils de simulation.../... L'évocation d'un chapelet d'études internationales pris comme un parapluie aux pages 46 et 47 donne une impression désagréable qu'on a voulu encore plus inonder le lecteur sans lui donner des clés de lecture pour justifier et comprendre.* »

Lisibilité des pièces

De nombreuses personnes témoignent de leurs difficultés d'appréhension du dossier, jugé trop volumineux, parfois trop technique ou sans représentation graphique aboutie.

Obs N°165 de M. Michel MEUNIER, habitant de Saclay, qui déclare : « *Le dossier d'enquête publique modificative de la Ligne 18 contient des milliers pages. En 33 jours, il est impossible à quiconque de les lire et de les analyser seul. Je doute que nombre d'observations recueillies à ce jour résultent objectivement d'un examen approfondi. Des imprécisions subsistent principalement au sujet de la gare de Saclay.* »

Obs N°423 de Mme Anne DELAUNAY, Conseillère départementale de l'Essonne, qui affirme : « *Sur la forme : des documents, très techniques, difficilement compréhensible pour un béotien. Un document de synthèse (« A2 – modifications apportées au projet de la Ligne 18 ») comportant des plans avant/après sans légendes rendent incompréhensible les modifications apportées.* »

Obs N°307 d'un déposant non identifié, qui constate : « *Dans le document D, la figure de la page 42 est incompréhensible car le plan est inversé.* »

Obs 210 de déposants non identifiés, qui déclarent : « *Nous nous sommes rendus à la sous-Préfecture de Palaiseau pour consulter les documents mis à disposition. Leur lecture soulève beaucoup d'interrogations. Les documents sont trop vagues et pas assez précis quant aux schémas et plans fournis.* »

Obs N°288 d'un déposant non identifié, qui déplore : « *Le dossier de cette année a été réalisé pour décourager les personnes qui veulent s'intéresser au sujet, par son manque de clarté, quelques fois son illisibilité, et presque toujours par son appréciation positive injustifiée. Les évaluations ont été réalisées par le maître d'ouvrage, souvent sans contre-expertise ce qui explique sans doute des évaluations surprenantes.* »

Obs R1-SA-14 de M. Gérard DELATTRE, président d'ADER (association des étangs et rigoles de Saclay), qui estime : « *ADER est très inquiète de l'emprise du projet sur le réseau hydraulique des étangs et rigoles qui est en cours de réhabilitation. L'échelle des plans de l'enquête ne permet pas d'évaluer l'impact du projet de l'enquête. ADER souhaite que des plans à l'échelle correcte, sachant que la largeur de l'emprise est en moyenne de l'ordre de 10 mètres.* »

Certaines observations s'interrogent sur le format spécifique de cette enquête, conduite selon les modalités rappelées dans l'arrêté d'ouverture « Compte tenu de l'état d'urgence sanitaire lié à l'épidémie de Covid-19, les modalités d'information et de participation du public par voie dématérialisée ont été favorisées ».

Obs R1-SA-11 de M. Michel SENOT, maire de Saclay (91), qui explique : « *Compte tenu de l'épisode COVID 19, des réunions préalablement fixées n'ont pu se tenir à la suite du confinement. J'attire votre attention sur les risques potentiels de recours eu égard aux difficultés du public de consulter l'ensemble des documents à disposition et de déposer des observations sur ladite enquête, s'agissant d'une forme partiellement dématérialisée.* »

Obs N°118 du Collectif Moulon 2020, qui déclare : « *Cette enquête publique modificative est réalisée en période de déconfinement et d'incertitude sanitaire.../...Il nous semble inacceptable de faire une telle enquête publique « comme si rien n'avait changé », dans un monde totalement bouleversé par la pandémie.* »

A2.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME.

Arrêté d'ouverture d'enquête de la Préfecture de la région d'Île-de-France, Préfecture de Paris

Pièce J.15 – Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la DUP initiale de la Ligne 18 du GPE

Pièce J.17 – Avis et conclusions de la commission d'enquête sur le DDAE initiale de la Ligne 18 du GPE

A2.3. QUESTIONS DU PUBLIC ET DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Question A3, concernant le dossier

Quelles informations complémentaires pouvez-vous apporter sur l'ensemble du dossier, notamment sur la précision des plans et de leur lisibilité, et sur les évolutions en matière d'emprise foncière ?

Demande de compléments

Préciser en quoi « *les documents présentés sont précis et complets* » alors que le public a déposé de nombreuses réclamations à ce sujet (cf. obs. n°288 : « *évaluations sans contre-expertise* », obs. n°83 : « *mode de calcul du tableau des valeurs non précisé* », obs. n°307 : « *plan inversé* », obs. n°423 : « *plans sans légende* », obs. n°210 : « *documents trop vagues et pas assez précis* », obs. N°R1-SA-14 : « *l'échelle des plans ne permet pas d'évaluer l'impact du projet de l'enquête* »).

Réponse de la SGP

La procédure de demande de déclaration d'utilité publique est prévue par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Intervenant, par définition, dans les phases initiales d'un projet, elle ne prescrit pas que des plans techniques détaillés et cotés soient produits. C'est notamment pour cette raison que le dossier présente un « plan général des travaux » (pièce E) avec un fuseau à l'intérieur duquel le projet a vocation à être réalisé.

Pour autant, les documents présentés sont suffisamment précis et complets, font bien apparaître le principe général des ouvrages, les emprises au sol nécessaires, ainsi que le tracé en plan et le profil en long prévus pour la ligne.

A cet égard, la SGP a rencontré une difficulté matérielle liée à la taille des fichiers dans une procédure mixte : les documents établis doivent pouvoir être consultables en ligne, sur internet, mais également en version papier imprimée. L'inclusion de nombreux plans détaillés « zoomables » (dont ceux de la ligne, qui fait 35 km de long) aurait posé des difficultés matérielles.

La question de la commission d'enquête amènera la SGP à s'interroger sur l'intérêt qu'il pourrait y avoir, pour les enquêtes publiques à venir, à établir deux versions distinctes du dossier (une à imprimer, une à consulter en ligne), *a minima* pour certaines pièces, avec cependant les risques d'une part d'incohérence inhérents, d'autre part de créer une confusion dans l'esprit du public par rapport à l'objet d'une enquête en vue d'une déclaration d'utilité publique.

Dans l'immédiat, le profil en long présenté dans la pièce D (pages 35 à 47) est annexé au présent mémoire en réponse (pièce P05) en format « zoomable » pour une meilleure lisibilité. Ce document présente le tracé en plan et en coupe sur l'ensemble de la ligne.

S'agissant des emprises foncières concernées par la présente procédure, elles s'inscrivent toutes (tant pour la phase travaux que pour les ouvrages définitifs) à l'intérieur du plan général des travaux (pièce E). Elles ne sont modifiées qu'à la marge par rapport aux emprises envisagées lors de la DUP initiale.

Sauf à Wissous, pour le chemin d'accès à l'OA7 pendant les travaux, toutes les modifications concernent des terrains appartenant à des personnes publiques ou à des entreprises avec lesquelles un accord amiable a été obtenu : Aéroports de Paris pour les OA4 et OA5 à Wissous ; Etat à Palaiseau ; EPA Paris-Saclay et EPFIF à Orsay.

A Saclay, les mesures conservatoires pour le foncier de la gare étaient déjà prévues au titre de la DUP initiale (y compris la création d'un emplacement réservé au titre de la MECDU, voir pièce P13 jointe au présent mémoire) : il n'y a donc pas de modification dans le cadre de la présente procédure. Ceci étant, il est précisé que le terrain d'assiette de la gare sera acquis par la SGP auprès du CEA, du département de l'Essonne et d'Ile-de-France Mobilités.

En outre, d'une manière générale les emprises foncières précises sont déterminées dans une phase du projet postérieure à la déclaration d'utilité publique. Elles font l'objet d'une enquête parcellaire dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

B. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Concernant l'observation n° 192, il convient de rappeler que l'évaluation socio-économique incombe réglementairement au maître d'ouvrage (article R1511-7 du code des transports). Se reporter également à la réponse à la question D21.

Concernant l'observation n° 83, relative au développement urbain autour du Christ de Saclay et au parking-relais qui serait associé à la gare, voir la réponse à la question C5.

Concernant l'observation n° 103, la lecture de son intégralité dans le registre fait apparaître que les « éléments indispensables » dont il est reproché qu'ils « manquent » concernent en réalité ce même parking-relais et le rabattement vers la gare, qui ne font pas partie du projet de ligne 18. Le dossier présenté au public est bien complet.

Concernant l'observation n° 68, il convient de souligner que l'avis de l'Autorité environnementale cité porte sur le dossier de la DUP initiale, dans sa version initiale : il avait bien été modifié pour prendre en compte cet avis, avant d'être présenté au public lors de l'enquête publique en mars-avril 2016. L'avis de l'Autorité environnementale relatif au dossier au titre duquel est établi le présent mémoire figure en pièce J9c du dossier. Comme développé dans cette même pièce, le dossier présenté au public a été amendé pour tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale du 19 février 2020.

Suite aux observations n° 57 et n° 83, les plans ont été vérifiés – en particulier pour la figure 12 de la pièce G3 – et la SGP confirme qu'ils sont exacts. La version « zoomable » de ces plans est jointe en pièce P05 au présent mémoire.

Concernant l'observation n° 83, il convient de souligner que le mode de calcul est largement décrit dans la pièce H, qui présente la méthodologie et les hypothèses structurantes (résumées dans le tableau de l'annexe 1 : taux de croissance, valeur du temps, coût d'opportunité, etc.). Les formules détaillées de calcul font l'objet d'un tableur complexe, dont le SGPI souligne dans son avis (joint en annexe 1) que « ce tableau de qualité, très transparent, permet de s'assurer de l'ensemble des éléments qui président à la construction de la VAN. L'actualisation des calculs s'appuie en partie sur le travail scientifique de haut niveau, mené sous l'égide du Conseil scientifique de la SGP, pour quantifier les impacts de l'ensemble du [Grand Paris Express]. »

Appréciation de la commission d'enquête

La commission rappelle ses demandes de compléments aux réponses apportées par la SGP le 07/08/20, émises le 12/08/20 :

- **Préciser en quoi « les documents présentés sont précis et complets » alors que le public a déposé de nombreuses réclamations à ce sujet (cf. obs. n°288 : « évaluations sans contre-expertise », obs. n°83 : « mode de calcul du tableau des valeurs non précisé », obs. n°307 : « plan inversé », obs. n°423 : « plans sans légende », obs. n°210 : « documents trop vagues et pas assez précis », obs. N°R1-SA-14 : « l'échelle des plans ne permet pas d'évaluer l'impact du projet de l'enquête »).**

- La commission constate que la SGP n'apporte aucun nouvel éclairage sur la question posée, mais apporte une modération : « *les documents présentés sont suffisamment précis et complets* », ce qui représente, aux yeux de la commission, la même affirmation, sans autre justification.

Questions relatives à l'évolution du projet depuis 2017

Une des difficultés a été de distinguer les éléments qui ont évolué depuis la déclaration d'utilité publique initiale, délivrée en 2017, et la prise en compte des conclusions et recommandations de l'enquête préalable à l'autorisation environnementale, délivrée en 2018.

Question A4, concernant la DUP initiale et l'implantation de la gare

Le décret 2017-425 du 28/03/2017 est joint au dossier y compris ses annexes.

Toutefois, l'annexe 2 citée à l'article 4 du décret présente uniquement un exposé des motifs. Les plans et documents spécifiques à chaque commune pour la mise en compatibilité des PLU sont absents.

D'autre part, les versions disponibles des PLU sur Internet sont les suivantes :

Wissous : 04/07/2019, Palaiseau : 28/06/2018, Orsay : 28/03/2017 (en cours de révision), Saclay : 27/03/2017 (et partiellement avril 2020-plan zonage sans emplacement réservé).

En ce qui me concerne la gare du CEA Saint-Aubin sur la commune de Saclay, l'arrêté du maire de Saclay n°63/2020 du 09/05/2020, annexé au dossier, portant mise à jour du PLU suite à la mise à jour du porter-à-connaissance des risques nucléaires ne porte que sur le périmètre de danger et des servitudes correspondantes.

Comment s'assurer de l'existence d'un emplacement réservé pour la gare du CEA Saint-Aubin (dans le PLU de Saclay), et pour la zone de chantier lié à la préfabrication du viaduc ?

Demande de complément

Fournir le plan et la surface de l'emplacement réservé correspondant à la gare.

Réponse de la SGP

En vertu du 1° de l'article L153-58 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne 18 emporte mise en compatibilité des PLU des communes de Wissous, Antony, Massy, Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay, Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt et Versailles.

Les dispositions des PLU qui entrent ainsi en vigueur de plein droit sont annexées au décret du 28 mars 2017 (annexe 3 du décret – voir pièces P10 à P13 jointes au présent mémoire pour les quatre communes concernées par la présente procédure).



*Emplacement réservé à Saclay
(extrait de l'annexe 3 du décret de déclaration d'utilité publique du 28 mars 2017)*

Comme cela est précisé dans le dossier (pièce A2, page 9), la DUP initiale inclut les mesures conservatoires concernant le foncier nécessaire à la gare CEA Saint-Aubin et l'emplacement réservé pour la ligne et la gare (emplacement n° 11 : « Réseau de transport public du Grand Paris : viaduc et mesures conservatoires en vue de la réalisation de la future gare »).

S'agissant de l'emprise de chantier prévue pour la préfabrication du viaduc, le projet ne prévoit pas d'emplacement réservé pour cette emprise temporaire, qui figure en revanche dans le plan général des travaux (cf. pièce E, page 12), sans changement par rapport à la DUP initiale.

Comme pour toutes les emprises, la SGP recherche en priorité un accord amiable avec le propriétaire par rapport à l'expropriation. En l'espèce, un accord a été trouvé avec le CEA, propriétaire de la Mare au Cuvier ; il est en voie de signature.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission rappelle sa demande de complément aux réponses apportées par la SGP le 07/08/20, émises le 12/08/20 : Fournir le plan et la surface de l'emplacement réservé correspondant à la gare.

La commission constate que le plan existe, et elle aurait bien aimé qu'il figure dans les pièces du dossier soumis au public lors de l'enquête.

En effet, la commission rappelle que :

- **Selon l'article L.123-1 du Code de l'environnement « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.../...* »**
- **Selon l'alinéa 1 de l'article L123-13 du Code de l'environnement : « *Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision.* »**

En conséquence, la commission déplore que ces éléments en possession de la SGP n'aient pas été soumis au public, comme le prescrit le Code de l'environnement dans le cadre d'une enquête publique.

Question A5, concernant la DUP initiale et le franchissement de la RN118

Pour Orsay et Saclay, les PLU disponibles n'ont pas été mis à jour et il conviendrait de se référer à l'annexe correspondante du décret, non disponible.

Comment s'assurer de l'évolution de l'emplacement réservé pour le franchissement de la RN 118 à Orsay et de la réduction de l'Espace Boisé Classé correspondant ?

Réponse de la SGP

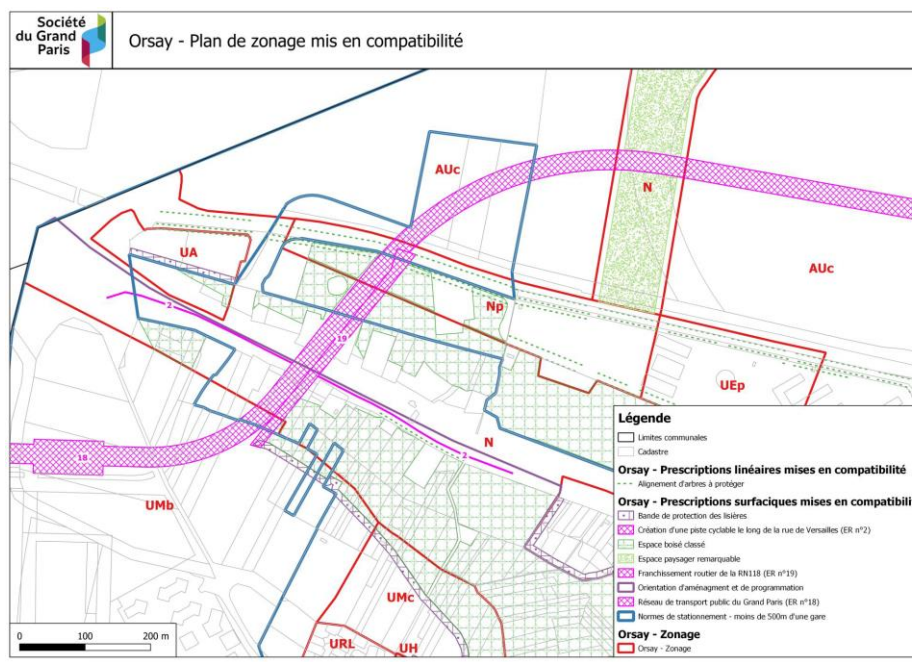
En vertu du 1° de l'article L153-58 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne 18 a emporté mise en compatibilité des PLU des communes de Wissous, Antony, Massy, Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay, Villiers-le-Bâcle,

Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt et Versailles. Les dispositions des PLU qui sont entrées ainsi en vigueur de plein droit sont annexées au décret du 28 mars 2017 (annexe 3 du décret – voir pièces P10 à P13 jointes au présent mémoire pour les quatre communes concernées par la procédure).



Plan de zonage d'Orsay mis en compatibilité en 2017, extrait de l'annexe 3 du décret de déclaration d'utilité publique du 28 mars 2017

A l'obtention du décret d'utilité publique modificatif pour la ligne 18, le plan de zonage d'Orsay sera mis en compatibilité selon le document de MECDU du dossier (Pièce I.3.1) repris ci-dessous :



Appréciation de la commission d'enquête

La commission déplore que ces éléments en possession de la SGP n'aient pas été soumis au public, comme le prescrit le Code de l'environnement dans le cadre d'une enquête publique.

Question A6, concernant l'Autorisation environnementale :

L'arrêté inter-préfectoral du 28 décembre 2018 portant autorisation environnementale, annexé au dossier précise les coordonnées Lambert des ouvrages autorisés sans en indiquer les surfaces. L'avis et conclusions de la Commission d'enquête sur le DDAE de la Ligne 18 du Grand Paris Express (J17) jointe au dossier n'évoquent pas ce sujet.

Comment s'assurer que la surface et la localisation des emplacements, objets de la présente enquête ont bien été autorisés au titre de l'article L181-1 et suivants du code de l'environnement et qu'elles ne nécessitent pas d'autorisations complémentaires, notamment pour le centre d'exploitation ?

Demande de complément

Préciser pour chaque emplacement autorisé par la DUP initiale et faisant l'objet de cette DUP modificative : la surface initiale, la surface autorisée par l'arrêté du 28 décembre 2018, la surface dans cette DUP modificative.

Réponse de la SGP

La déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale relèvent de deux régimes distincts, même si les procédures se recoupent. Il n'y a donc pas lieu de s'assurer que les emprises objet de la demande de DUP modificative auraient déjà donné lieu à la délivrance d'une autorisation environnementale.

Ceci étant, dans le cas présent la gare CEA Saint-Aubin, qui faisait déjà l'objet de mesures conservatoires dans la DUP initiale, fait d'ores et déjà partie des ouvrages autorisés par l'arrêté du 20 décembre 2018 (voir la pièce J18, page 8).

Ce n'est pas encore le cas pour les emprises qui nécessitaient le déclassement d'un espace boisé classé (EBC) à Wissous, Palaiseau et Orsay. Pour ces sites, les demandes de modification de l'autorisation environnementale de la ligne 18 seront faites, comme il est d'usage, par référence aux articles L181-14, R181-45 et R181-46 du code de l'environnement :

- toute modification substantielle des activités, installations, ouvrages ou travaux qui relèvent de l'autorisation environnementale est soumise à la délivrance d'une nouvelle autorisation, qu'elle intervienne avant la réalisation du projet ou lors de sa mise en œuvre ou de son exploitation ;
- toute modification apportée par le bénéficiaire de l'autorisation environnementale à l'ouvrage, à l'installation, à son mode d'utilisation, à la réalisation des travaux ou à l'aménagement en résultant ou à l'exercice de l'activité ou à leur voisinage, et de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de demande d'autorisation, est portée, avant sa réalisation, à la connaissance du préfet de l'Essonne – préfet coordonnateur – avec tous les éléments d'appréciation.

L'autorité administrative compétente fixe, s'il y a lieu, des prescriptions complémentaires dans les formes prévues par l'article R181-45 du code de l'environnement.

Pour information, les surfaces des emprises correspondant aux versions successives du projet (DUP initiale de 2016 – dans laquelle les OA4 et OA5 n'avaient pas de fonction logistique pour le tunnelier – autorisation environnementale de 2018, présent dossier de DUP modificative) sont les suivantes :

<i>En m²</i>	DUP (2016)	DAE (2018)	DUP modificative
<i>OA4 et OA5, ou OA45</i>	793	8 653	7 514
<i>Centre d'exploitation</i>	67 230	67 230	71 942
<i>Gare CEA Saint-Aubin et parvis</i>	11 957	16 144	16 144

Appréciation de la commission d'enquête

La commission rappelle sa demande de complément aux réponses apportées par la SGP le 07/08/20, émise le 12/08/20 : Préciser pour chaque emplacement autorisé par la DUP initiale et faisant l'objet de cette DUP modificative : la surface initiale, la surface autorisée par l'arrêté du 28 décembre 2018, la surface dans cette DUP modificative.

En effet, la commission rappelle que :

- Selon l'article L.123-1 du Code de l'environnement « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.../...* »
- Selon l'alinéa 1 de l'article L123-13 du Code de l'environnement : « *Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision.* »

En conséquence, la commission déplore que ces éléments en possession de la SGP n'aient pas été soumis au public, comme le prescrit le Code de l'environnement dans le cadre d'une enquête publique.

4.2.2. Thème B : Evolutions du tracé de la Ligne

Ce thème concerne 6% des observations, et présente les interrogations du public concernant les évolutions du tracé, l'un des objets de la DUP modificative soumise à la présente enquête publique.

Si le public s'est positionné sur le tracé de la Ligne 18, recueillant la très grande majorité des opinions déposées sur les différents registres et courriers adressés, en revanche, il aborde des interrogations ou positions portant sur le tracé global de cette Ligne, son opportunité, sa pertinence à partir de Palaiseau ou Saclay jusqu'à Versailles, voire des positions sur la portion aérienne du tracé sur le plateau.

S'agissant d'une nouvelle enquête sur la Ligne 18, il apparaît toutefois légitime que les observations aient débordées de l'objet plus restreint de la DUP modificative. Ces questions, bien que ne faisant pas partie de l'objet de notre enquête, méritent toutefois que la SGP y réponde le plus précisément possible. Un thème spécifique, le thème H, lui est ainsi dédié.

Dans ce thème, seules les évolutions du tracé sont examinées, avec les nuances suivantes :

- La gare du CEA-St Aubin fait l'objet d'un thème spécifique, le thème C, qui aborde également l'aspect de sûreté/sécurité.
- Les évolutions de la zone de transition souterrain/aérien ou du SMR/SMI sur Palaiseau, le franchissement de la N118, sont traitées, soit dans le thème E « impacts temporaires », soit dans le thème F « impacts permanents ».

Il en va de même pour les questions portant plus spécifiquement sur l'ouvrage annexe n°5 (OA5) dont l'emplacement a été modifié.

Certaines questions restent malgré tout posées dans différents thèmes, dans un souci de clarté et compréhension globale, et la commission d'enquête souhaite dès lors, que la SGP y réponde à chaque fois, quitte à reprendre tout ou partie des explications et précisions apportées.

B1.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

A propos de l'étude menées sur la mise au sol d'une partie du viaduc

L'une des évolutions présentées dans le cadre de cette enquête préalable à la DUP modificative de la Ligne 18 concerne la zone de transition entre la partie souterraine et la partie aérienne à Palaiseau au niveau du site du SMR/SMI.

De nombreuses personnes s'étonnent de ce point, la partie aérienne de la Ligne ayant fait l'objet de réserves formulées par les commissions d'enquêtes dans le rapport d'enquête de la DUP initiale et dans celui de l'autorisation environnementale. Ces réserves portaient sur la mise en œuvre d'une étude de faisabilité pour la mise au sol d'une partie du viaduc.

Obs N° 375 de déposant non identifié, indiquant qu'il a interrogé la SGP au printemps 2019 sur la raison d'une section aérienne de la Ligne 18 et précisant que le 20 juin 2019, la SGP lui a répondu dans les termes suivants : « La partie en viaduc de la Ligne 18 est prévue de Palaiseau (au niveau de l'école *Polytechnique*) jusqu'au golf national à *Magny-les-Hameaux*. La SGP vient d'engager une étude de faisabilité pour une mise

au sol d'une partie du viaduc, qui irait de Saclay et jusqu'au golf national. Cette étude de faisabilité se fera en concertation étroite avec les territoires et les élus. Et la décision sera prise à l'été 2020. »

Obs N°411 de l'association « Terre et Cité », qui évoque également cette étude en cours : *« En outre, nous nous interrogeons sur le lien entre la présente enquête publique – dont le dossier présente un projet en viaduc entre Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines – et les ateliers de travail organisés depuis le printemps 2019 dans le cadre d'une pré-étude en vue de la mise au sol du métro entre la gare CEA Saint Aubin et Magny-les-Hameaux. Cette étude en cours n'étant pas abordée dans le dossier mis à enquête, cela surprend et surtout interroge, en raison de ses répercussions sur certains éléments faisant l'objet de cette DUP modificative : c'est notamment le cas de la zone de transition sur Palaiseau, ou encore de l'implantation aérienne de la gare du CEA-Saint-Aubin. »*

Obs N°83 de M. Jean-Pierre PARISOT, secrétaire de l'UASPS (union des associations de défense du plateau de Saclay), explique à ce sujet : *« Beaucoup de points imprécis subsistent sur ce projet. En dehors des sujets listés ci-dessous et détaillés dans le document, aucune information n'est fournie sur un éventuel tracé « au sol » entre CEA-Saint-Aubin et Montigny le Bretonneux »*

A propos des évolutions du tracé liées à la mise au sol dans la zone de transition et au déplacement des OA4 et OA5

La mise au sol d'une partie du viaduc au niveau de la zone de transition appelle plusieurs remarques sur ces impacts, difficiles à appréhender en particulier au niveau de l'évolution du tracé qui s'en suit. Les plans fournis ne semblent ni suffisamment justes ou précis pour en évaluer les conséquences sur le territoire ainsi traversé.

Obs N°57 de M. Jean-Pierre PARISOT, secrétaire de l'UASPS (union des associations de défense du plateau de Saclay), qui explique : *« Pièce D3 : la figure 12 (Vue en plan et profil en long entre l'OA14 (la zone de transition Est) et la gare Orsay-Gif) est fautive car la carte ne correspond pas au tracé de la Ligne. Une connaissance précise du tracé de ce segment est impérative du fait qu'il inclut le franchissement de la RN118, qui est modifié pour cette enquête. Cette Figure est à corriger impérativement. Il manque la représentation du tracé sur la portion de la gare Orsay-Gif à la gare CEA-Saint-Aubin. La connaissance précise du tracé et de l'élévation de la voie est nécessaire pour apprécier son influence sur les cultures voisines ainsi que pour préciser l'emprise de la voie par rapport à la ZPNAF. Cette figure est à fournir. »*

L'avancement des études a par ailleurs amené la SGP à modifier l'emplacement de deux ouvrages annexes, les OA4 et 5, pour réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions. Cette évolution a particulièrement mobilisé les habitants de Wissous (Obs n°123, 155, 158, 164, 199, 205, 222, 388...), qui craignent des impacts importants pour leurs habitations.

La lisibilité des plans du dossier a fait l'objet de très nombreuses remarques (évoquées dans le thème A), ne permettant pas à la population de comprendre précisément les évolutions du tracé.

Obs. N°123 de l'association « Wissous Notre Ville » : *« La modification proposée concernant les ouvrages de service N° 4 et 5 nous apprend que « ce déplacement des*

ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions. Cela conduit entre autres à ce que le tunnel de la Ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14 m bien inférieure aux 2,5 fois le diamètre, soit 25 m, du haut du tunnel recommandé pour éviter les désordres de surface importants dus à l'affaissement des sols. Cette situation va immanquablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 mètres de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. Les conséquences sur les bâtis seront importantes (fissures, effondrement). Par ailleurs, cette faible profondeur fera, que lors de l'exploitation, les vibrations au passage de trains seront ressenties par les habitants. Quelles solutions propose la SGP pour éviter tous ces désordres programmés ? Pour notre part, nous comprenons que seul un enfouissement plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis, allié à un revêtement de voies anti-vibrations renforcé pourront éviter les désordres. La profondeur des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antonypôle) permettent un tracé plus profond sous Wissous. »

Obs N°205 de déposant non identifié : « *Nous sommes propriétaires d'un pavillon à quelques mètres du tracé sur la commune de Wissous. Nous sommes inquiets quant aux vibrations et autres désagréments structurels qui pourraient résulter de la modification proposée concernant les ouvrages de service 4 et 5, modification qui nous apprend que ce déplacement des ouvrages combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions. »*

Obs N°213 de déposant non identifié : « *Mon épouse et moi-même sommes favorable au projet de la Ligne 18, et en particulier à la présence de la gare Antony Pôle. Toutefois, page 13 de la pièce A.2, retraçant les modifications apportées au projet de la Ligne 18, il apparaît en comparant à gauche le « PGT soumis à enquête publique en 2016 » et à droite « le PGT de la présente DUP modificative » que le tracé de la Ligne a été significativement modifié entre la gare Antony Pôle et l'ouvrage de service OA8. Alors que la Ligne passait avenue de l'Europe sur le PGT de 2016, elle passe dans les propriétés de la rue des Marchais sur le nouveau PGT. Nous sommes formellement opposés à ce nouveau tracé, du fait des nuisances engendrées pour les riverains et éventuellement des fissures pouvant apparaître sur les maisons. Plus précisément, nous demandons l'abandon du passage du tunnel sous les pavillons des numéros pairs de la rue des Marchais. En revanche, nous approuvons l'itinéraire présenté à l'origine du projet et passant par l'avenue François Sommer à l'ouest de la gare Antony Pôle. »*

B1.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Le dossier ne donne pas d'information particulière sur l'étude de faisabilité en cours portant sur la mise au sol d'une partie du viaduc.

Pièce A2, en page 15 : présentation d'informations sur le déplacement des ouvrages annexes OA4 et OA5 dans le chapitre « Amélioration du positionnement des ouvrages de service n°4 et n°5 : « Par ailleurs, ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions ».

Pièce D3 : Description du projet et de ses évolutions 1. Le tracé et les gares, 1.3 Le tracé, figure 12 (Vue en plan et profil en long entre l'OA14

B1.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUETE

Question B1 : Pouvez-vous préciser l'état d'avancement des études de mise au sol d'une partie du tracé aérien ? Quelle est l'échéance pour la conclusion de cette étude, indiquée comme devant être finalisée cet été ? Pour quelles raisons ces informations ne figurent-elles pas dans le dossier d'enquête publique ?

Réponse de la SGP

Le dossier d'enquête publique comprend bien tous les éléments correspondant à son objet. La procédure d'enquête publique doit en effet porter sur un projet défini, et non sur des hypothèses de travail.

L'étude « mise au sol », entre le poste-source de Saint-Aubin (à l'ouest de la gare CEA Saint-Aubin) et la transition avec la partie souterraine (devant le Golf national, à Magny-les-Hameaux, au niveau de l'ouvrage annexe n° 15, voir carte page suivante), fait donc l'objet d'un autre dispositif de concertation, lancé le 25 avril 2019 par la SGP dès le démarrage de l'étude : un comité de suivi « Mise au sol » a permis d'associer les différentes parties prenantes locales (représentants des collectivités, de la profession agricole, etc.), dans l'objectif de s'appuyer sur la connaissance locale pour recenser exhaustivement les effets induits d'une mise au sol et informer sur l'avancement de l'étude.

Ce dispositif a été décliné en trois ateliers de travail entre juillet et novembre 2019 sur les thématiques correspondant aux enjeux identifiés : les interfaces routières (11 juillet), la continuité des accès aux exploitations agricoles (20 septembre) et les continuités environnementales (14 novembre). Ces ateliers n'ont pas conduit à identifier de nouveaux enjeux ; ils ont permis d'identifier plus précisément le besoin d'une coordination avec le projet de dédoublement de la RD36 porté par le département de l'Essonne, avec lequel sept réunions techniques ont eu lieu entre novembre 2019 et juin 2020.

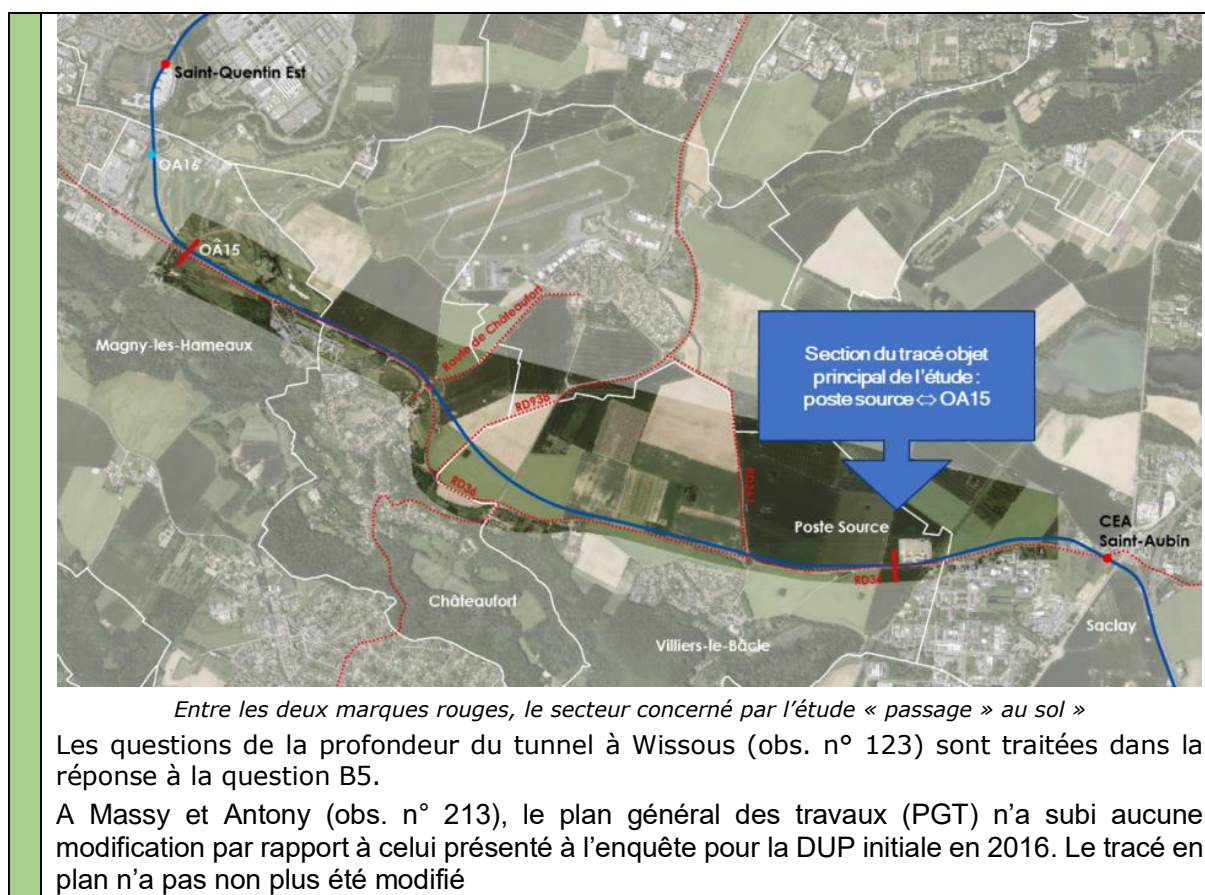
La SGP a également tenu à organiser des rencontres spécifiques avec les agriculteurs (les 3 et 20 septembre 2019) et s'est jointe à des réunions du collège des agriculteurs de Terre et Cité (les 17 et 23 juin 2020). Elle a également rencontré la présidente de Terre et Cité à deux reprises afin d'échanger sur l'insertion la plus judicieuse pour la préservation des terres agricoles du plateau de Saclay.

Au total, ce sont seize réunions spécifiques avec les partenaires locaux sur la mise au sol qui ont permis de nourrir l'étude et de faire émerger une solution de principe qui devrait permettre une insertion au sol. Du fait de la situation sanitaire, les conclusions de cette étude et la prise de décision en faveur ou non d'une mise au sol sont désormais attendues pour le mois de septembre prochain, après une réunion plénière du comité de suivi des partenaires.

Si la mise au sol est finalement proposée par la SGP, elle fera l'objet d'une nouvelle enquête publique, qui pourrait avoir lieu d'ici l'été 2021.

B. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Il semble utile de préciser (cf. obs. n° 411) que l'étude « passage au sol » porte, comme exposé ci-dessus, sur une section de la ligne commençant à l'ouest du poste source et se terminant au Golf national :



Appréciation de la commission d'enquête

Cette étude de mise au sol ne fait effectivement pas partie du dossier de DUP modificative, objet de la présente enquête. Toutefois, de nombreux déposants – et en particulier des agriculteurs – en étant informés, s'étonnaient qu'aucune mention n'en soit faite dans le dossier d'enquête. La commission d'enquête, entendant l'étonnement d'un public averti, considère qu'une simple mention de cette étude en cours aurait sans doute rassuré sur son actualité, sans pour autant préjuger des suites qui pourraient y être données.

La commission considère que les précisions apportées par le maître d'ouvrage sur la localisation du tronçon étudié pour la mise au sol du viaduc indiquent clairement qu'il n'a pas d'impact direct sur la position aérienne de la gare du CEA-Saint-Aubin ou encore sur la zone de transition à Palaiseau, objets de la présente enquête.

Les autres éléments de réponse font l'objet de questions posées dans le thème F, intitulé « Impacts permanents », et les appréciations de la commission seront apportées dans ce cadre.

Question B2 : Pouvez-vous indiquer les répercussions de la mise au sol, notamment sur Palaiseau dans la zone de transition présentée dans cette enquête préalable à la DUP modificative et sur la position « aérienne » de la gare de Saclay ?

Réponse de la SGP

Le « passage au sol » de Palaiseau présenté dans le dossier consiste simplement en une adaptation de la séquence de transition souterrain/aérien, déjà prévue depuis l'origine. Cette séquence se compose, d'est en ouest, d'une succession tunnel – tranchée couverte – tranchée ouverte – rampe – viaduc.

La modification présentée consiste à intercaler entre la tranchée ouverte et la rampe une portion au niveau du terrain naturel, et donc à décaler la rampe vers l'ouest de 565 m environ tout en maintenant la ligne dans le plan général des travaux figurant dans le dossier de DUP initiale.

L'éventuelle « mise au sol » mentionnée dans la réponse à la question B1, qui ne fait pas partie du dossier objet de l'enquête publique, consisterait à remplacer le viaduc par une voie au niveau du sol sur une longueur importante. La gare CEA Saint-Aubin est en dehors du périmètre concerné par cette mise au sol.

Appréciation de la commission d'enquête

Les précisions apportées, ici et dans la réponse précédente, permettent de mieux comprendre les évolutions apportées au niveau du passage en aérien de la ligne à Palaiseau faisant l'objet de la présente enquête publique. Et de constater que l'étude en cours portant sur une mise au sol d'une portion du viaduc est localisée en aval de la gare du CEA-Saint-Aubin, sans impact direct sur cette dernière ou sur la zone de transition.

Question B3 :

La lisibilité des plans a été fréquemment remise en question, rendant difficile toute appréciation du tracé, en particulier pour les évolutions présentées à cette enquête.

A cet effet, pouvez-vous fournir des plans lisibles pour le tracé des Lignes qui figurent en pièce D, notamment en ce qui concerne les données de profondeur, mais également permettant d'apprécier les passages sous des bâtis existants ?

Pouvez-vous également préciser les éléments du tracé sur le tronçon « Palaiseau-Orsay-Gif » afin d'apprécier les évolutions résultantes de la zone de transition à Palaiseau ?

Demande de compléments

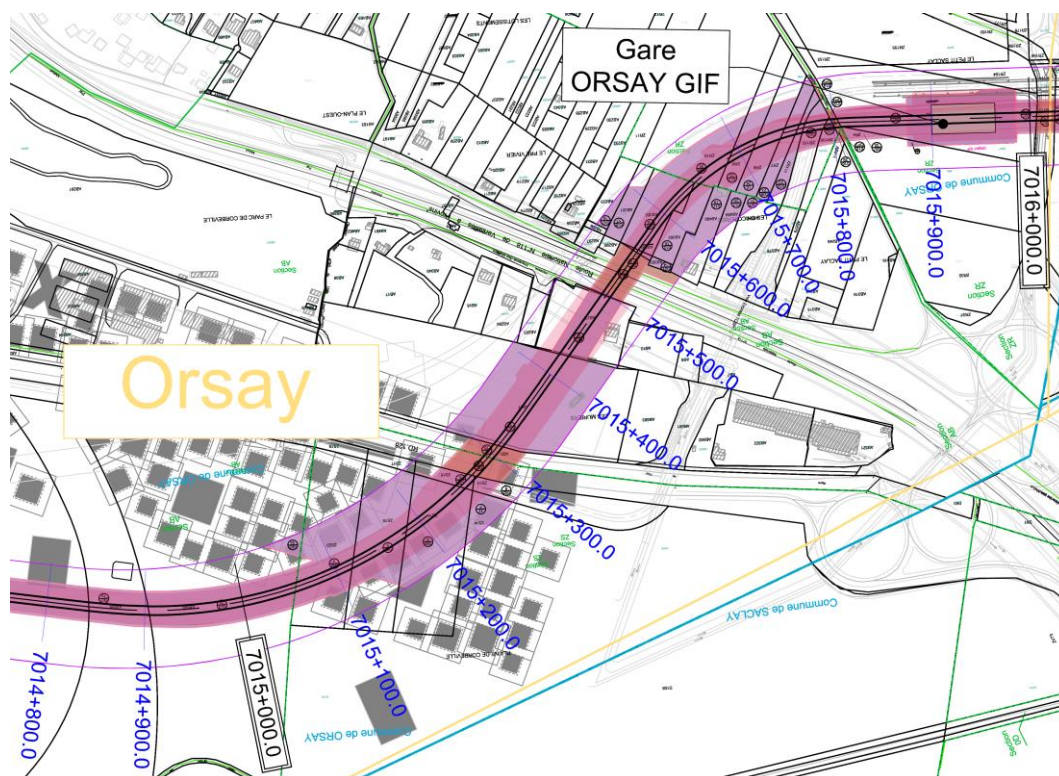
Il était également attendu une réponse à la remarque formulée par l'observation 57 de l'UASPS, concernant la figure 12 de l'OA 14. Merci de compléter ainsi la réponse apportée pour traiter la totalité de la question B3, en y ajoutant toute illustration/plan étayant vos propos.

Réponse de la SGP

1. En préalable, la SGP souhaite rappeler que l'enquête publique porte sur la question de l'utilité publique du projet, et que les plans techniques de détail sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de l'avancement des études. L'emplacement des ouvrages et le tracé (tracé en plan et profil en long) figurant dans le dossier ne doivent donc pas être considérés

comme intangibles. Le plan général des travaux (pièce E) présente ainsi un fuseau dont la largeur est en général de 35 m sur les parties linéaires.

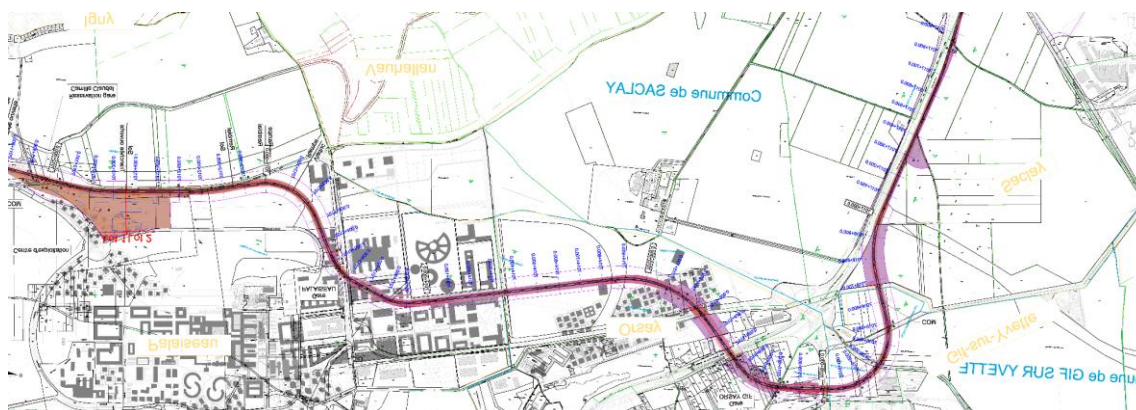
2. Un carnet de plans correspondant à l'état le plus récent d'avancement du projet entre Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers (novembre 2018 avec mises à jour ponctuelles en mars 2019 pour la phase 1 ; novembre 2017 pour la phase 2) — avec les réserves exposées au point 1 ci-dessus — est joint en pièce P05 au présent mémoire.



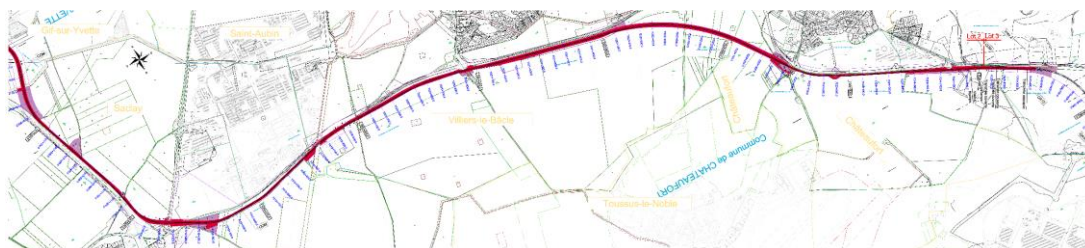
Profil en long sur le franchissement de la RN118
(extrait de la figure 12, pièce D du dossier)

B. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

En réponse à l'observation n° 57, le profil en long de la ligne figure bien dans le dossier : il a été découpé en six planches présentées dans la pièce D (figures 10 à 15, pages 38 à 47). Le tracé sur la portion entre les gares Orsay Gif et CEA Saint-Aubin est repris sur les figures 12 et 13.



Vue en plan de la ligne 18 entre Palaiseau et Saclay
(figure 12, pièce D du dossier)



*Vue en plan de la ligne 18 entre Palaiseau et Saclay
(figure 13, pièce D du dossier)*

Par ailleurs, le profil en long n'a pas été modifié significativement sur la section aérienne, avec une diminution ponctuelle de la hauteur du viaduc pour en améliorer l'insertion (vue « de loin »), tout en restant toujours avec une hauteur libre supérieure à 6 m.

Appréciation de la commission d'enquête

Le problème signalé au niveau de l'obs. N°57 du registre électronique était double : les planches de la pièce D n'avaient pas une définition suffisante pour lire les informations présentées, ni en plan, ni en profil en long ; par ailleurs, la figure 12 du dossier était imprimée à l'envers... rendant les informations inexploitable pour le public.

Dans les plans présentés ci-dessus dans la réponse apportée par la SGP, la commission d'enquête relève que :

- La première planche ne présente qu'un plan et non un profil en long, comme le laisserait penser son titre, et ce plan n'est pas celui figurant dans la pièce D, mais un plan haute définition et qui n'est plus à l'envers... un zoom sur le profil en long était toutefois attendu pour permettre d'apprécier le tracé au niveau du franchissement de la RN118, remarque initiale de l'obs. N°57 ;
- Les 2 autres planches figurant dans la réponse du maître d'ouvrage ne présentent pas les profils en long.

Un complément à ces réponses par ces profils en long aurait pu permettre de mieux les comprendre.

La commission d'enquête note que le tracé entre la gare Orsay-Gif et la gare du CEA-Saint-Aubin était bien présenté dans le dossier d'enquête, bien que figurant sur 2 planches distinctes, les figures 12 et 13, comme l'indique la SGP dans sa réponse. Toutefois, la figure 12 étant à l'envers et de mauvaise définition, et la planche 13 de mauvaise définition, le public ne pouvait effectivement pas apprécier de potentielles évolutions.

La commission considère que le maître d'ouvrage aurait dû mentionner de manière exhaustive les évolutions liées à la présente enquête, ce qui aurait permis au public de mieux appréhender la totalité des évolutions du dossier :

- Pièce D, page 41 : l'évolution du tracé et de la hauteur du viaduc après la zone de transition n'est pas mentionnée, seule la mise au sol. Par ailleurs, l'élargissement de l'emplacement réservé sous le viaduc aurait aussi dû être évoqué ici ;
- Pièce D, page 43 : l'évolution des emprises chantier pour le franchissement de la N118.

Question B4 : Comment est appréciée la profondeur du tunnel et pouvez-vous préciser les raisons d'un enfouissement variable suivant le tracé ?

Réponse de la SGP

L'implantation du tunnel en altimétrie est appréciée en fonction de plusieurs paramètres qui en s'additionnant entraînent un enfouissement variable.

Tout d'abord, le profil en long du tunnel doit prendre en compte les contraintes d'exploitation, qui proscrivent les pentes trop importantes. Pour le métro à roulement fer de la ligne 18, la pente maximale admissible est de 3,5 % ; elle peut dépasser ponctuellement cette valeur lorsque les autres paramètres l'exigent.

Ensuite, la construction du tunnel doit prendre en compte :

- la nature du sous-sol, sa composition (meuble, rocheux), ses caractéristiques mécaniques, la présence ou non de l'eau (nappe phréatique) ;
- la présence de carrières de surface anciennement exploitées ou de carrières souterraines – situation que ne devrait pas rencontrer la ligne 18 ;
- la présence ou non d'avoisinants (bâtiments, maisons individuelles, tunnels routiers, tunnels ferroviaires, autoroutes, ouvrages d'arts) ;
- la présence de réseaux (ErDF, GrDF, chauffage urbain, etc.).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que la réponse apportée par la SGP éclaire le public sur les raisons d'un enfouissement variable. Les précisions relatives à certains tronçons évoqués par le public sont présentées dans les questions suivantes.

Question B5 :

De nombreux habitants sur la commune de Wissous notamment, s'inquiètent d'une profondeur jugée trop faible du tunnel, craignant des impacts sur les bâtis existants, dans une zone par ailleurs identifiée avec un aléa moyen à fort.

Plusieurs riverains à Antony et Wissous, relèvent que le tracé a été légèrement modifié, conduisant à ce qu'au lieu de passer sous la voirie communale le tunnel passe sous des pavillons entre les OA 6 et 8.

Pouvez-vous indiquer si le tracé en souterrain de la Ligne 18 a été modifié horizontalement et verticalement depuis la DUP initiale ?

Demandes de compléments

Pour compléter et clarifier votre réponse, pourriez-vous fournir des extraits de plans et profils en long de la zone concernée, pour la DUP initiale et pour celle mise à enquête ?

Réponse de la SGP

Tracé en plan — Sur la partie souterraine de la ligne à l'est, le tracé en plan n'a été modifié qu'à Wissous, avec le déplacement des OA4 et OA5 :

- l'emplacement de ces ouvrages présenté à l'enquête pour la DUP initiale en 2016 se situait au nord de la route des Avernaises ;
- il a été décalé au sud dans le dossier d'enquête pour l'autorisation environnementale en 2018, avec parallèlement un regroupement des deux ouvrages en un ouvrage unique OA45 ;
- le dossier de DUP modificative ne fait qu'ajuster la configuration technique des ouvrages, en distinguant de nouveau l'OA4 et l'AO5, sur la même emprise que celle de l'ex-OA45.

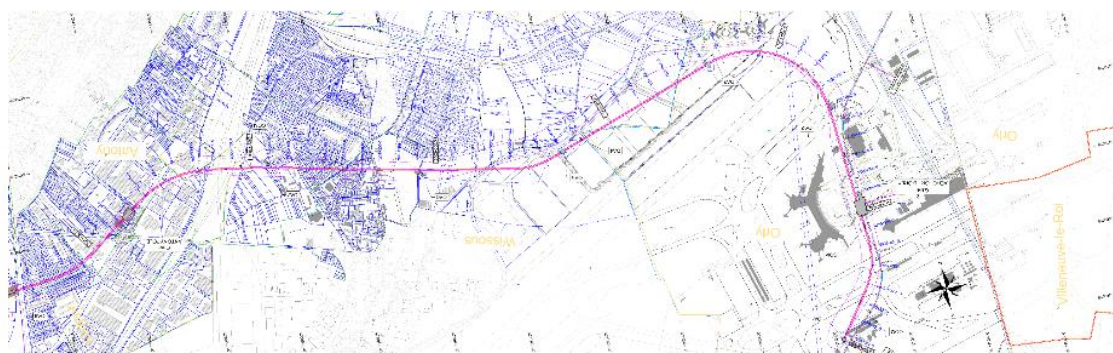
Le terrain d'assiette des ouvrages OA4 et OA5 appartient à Aéroport de Paris, avec qui un accord amiable a été conclu.

Hormis sur ce point, le tracé en plan n'a pas été modifié – ni dans les dossiers de demande d'autorisations administratives (DUP initiale en 2016, autorisation environnementale en 2018, présent dossier de DUP modificative en 2020), ni dans les études techniques – à Wissous, Antony ou Massy.

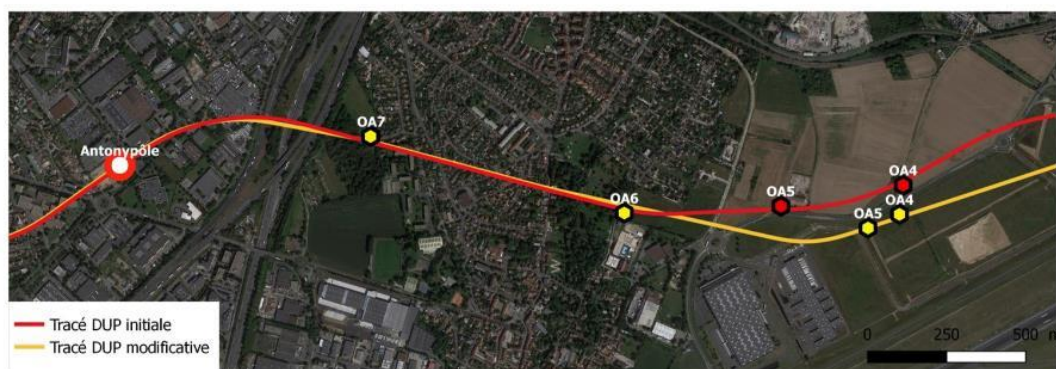
Les deux plans ci-dessous correspondent au tracé en plan dans le secteur, en 2016 et en 2020. Le troisième plan constitue un exercice de superposition des deux tracés.



Tracé en plan entre Aéroport d'Orly et Antonypôle – extrait de la pièce D (page 73) du dossier présenté à l'enquête publique en mars-avril 2016



Tracé en plan entre Aéroport d'Orly et Antonypôle – extrait de la pièce D (figure 10, page 38) du dossier présenté à l'enquête publique en juin-juillet 2020

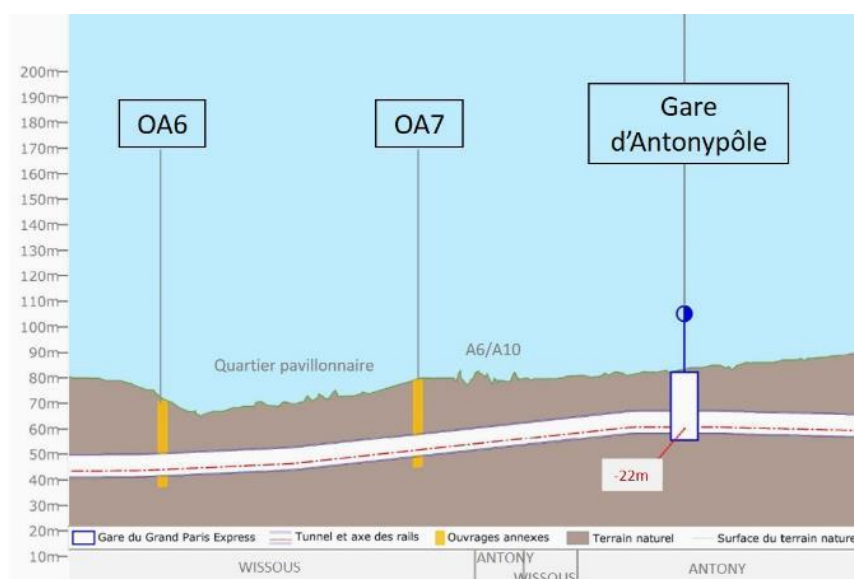


*Exercice de superposition des tracés du dossier de DUP initial (2016)
et du dossier de DUP modificative (2020)*

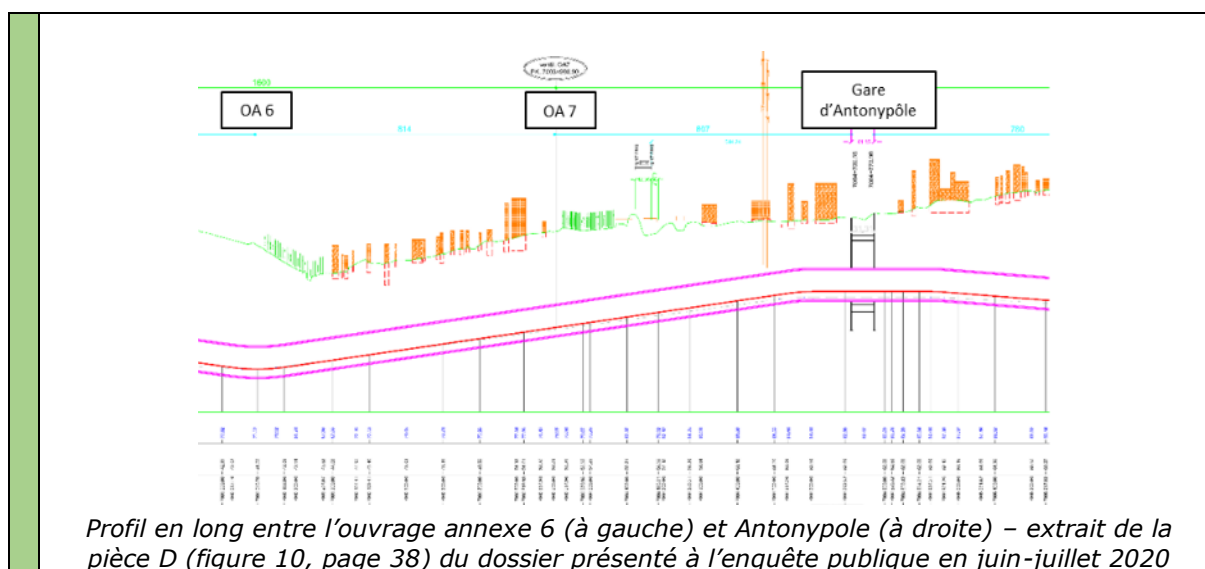
Profil en long — Le profil en long (profondeur/hauteur par rapport au terrain naturel) a été modifié à Wissous, entre l'OA2 et l'OA6 (voir pièce D, page 38) et à Palaiseau, à la transition souterrain/aérien (voir pièce D, page 42). D'autres ajustements mineurs du profil en long ont été apportés sur la section aérienne, pour favoriser l'insertion paysagère du viaduc en l'abaissant ponctuellement tout en conservant une hauteur libre suffisante pour le passage en sécurité des véhicules.

Pour Wissous, si le plan (tracé en plan et profil en long) qui figure dans la pièce D du dossier (page 38) ne permet effectivement pas de lire les cotes (voir également à ce sujet la réponse à la question B3), il fait bien apparaître que seule la profondeur a changé, et ce uniquement entre l'OA2 et l'OA6, c'est-à-dire dans un secteur non bâti.

Dans le secteur bâti, entre l'OA6 et l'OA7, ni le tracé ni le profil (profondeur) n'ont été modifiés depuis 2016. La profondeur du tunnel, mesurée depuis l'extrados (voir schéma dans la réponse à la question B6), y est en moyenne de 19,80 m, avec un point bas à l'OA6 du fait de la topographie, et un point haut à 17,25 m.



Profil en long entre Antony (à gauche) et l'ouvrage annexe 6 (à droite) – extrait de la pièce D (page 73) du dossier présenté à l'enquête publique en mars-avril 2016



Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que les explications écrites du maître d'ouvrage permettent de comprendre les évolutions du tracé au niveau du profil en long dans un secteur non bâti (entre les OA2 et OA6). Ce profil ne semble pas avoir évolué au niveau des zones bâties, comme le craignaient les très nombreux habitants s'étant exprimés.

La commission regrette, une fois encore, que le maître d'ouvrage n'ait pas mentionné de manière exhaustive les évolutions liées à l'optimisation du tracé dans le cadre de cette présente enquête, en particulier au niveau de la pièce D, ce qui aurait permis au public de mieux appréhender la totalité des évolutions du dossier :

Dans le cas précis de cette réponse concernant les OA4 à OA7 :

- Pièce D, page 37 : il n'est pas fait mention des évolutions du tracé en plan au niveau des OA 4 et 5, ni du profil en long entre les OA 6 et 7.
- Pièce D, page 41 : l'évolution du tracé et de la hauteur du viaduc après la zone de transition n'est pas mentionnée, seule la mise au sol. Par ailleurs, l'élargissement de l'emplacement réservé sous le viaduc aurait aussi dû être évoqué ici ;
- Pièce D, page 43 : l'évolution des emprises chantier pour le franchissement de la N118.

Les illustrations apportées à la réponse ci-dessus auraient mérité d'être reprises, pour plusieurs raisons : d'une part, le tracé en plan du dossier (figure 10) est toujours illisible et une version haute définition (venant du carnet de plans) devrait s'y substituer, et d'autre part plusieurs ajustements sont nécessaires concernant les profils en long entre les OA6 et OA7

- Le profil en long au niveau des OA6 et OA7 du dossier de DUP modificative devrait également être remplacé, sa définition étant insuffisante pour lire les informations présentées ;

- La compréhension du profil est par ailleurs malaisée pour un public non initié, contrairement au profil en long issu de la DUP initiale et représenté ici.
- Cela ne permet pas ainsi d'illustrer véritablement le propos de la SGP qui indique ne pas avoir modifié la profondeur du tunnel sur ce segment.

Question B6 : Des retours d'expérience de la SGP, quelle est la profondeur minimale permettant d'éviter les désordres dans les immeubles (en phase chantier, comme en phase d'exploitation) ?

La presse spécialisée se faisait récemment l'écho d'études en cours de la SGP sur d'autres Lignes, notamment en banlieue nord, visant à mesurer les conséquences en termes de désordres et de vibrations de la réduction de la couverture au-dessus d'un tunnel, traditionnellement fixée à 2,4 fois le diamètre du tunnel.

Demandes de compléments

Pour compléter votre réponse, pouvez-vous indiquer en mètres à quoi correspond ainsi la profondeur minimale pour la ligne 18 ? Quand seront connus les résultats de l'étude TULIP ? La couverture plus importante évoquée dans l'observation N°123 notamment, fait référence à l'article suivant, issu de l'hebdomadaire « Le Moniteur » : <https://www.lemoniteur.fr/photo/la-116-accueille-une-experimentation-de-portee-internationale-sur-les-tunneliers.2097594/le-tunnelier-de-la-ligne-16-armelle-est-arrive-a-aulnay-sous-bois-93.1>

Pouvez-vous préciser les raisons de cette évolution de la doctrine en matière d'enfouissement ?

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question B4, la profondeur du tunnel dépend de plusieurs paramètres. Le maître d'œuvre les combine pour proposer un profil en long approprié, à partir des normes européennes pour le calcul des structures en béton qui prennent en compte la nature des terrains rencontrés, leurs caractéristiques mécaniques et l'identification des obstacles à éviter.

Dans le cas d'un creusement au tunnelier — qui correspond au projet de la ligne 18 — un facteur clé est la couverture nécessaire pour maintenir la pression au front : l'état de l'art préconise à cet effet une couverture minimale de l'ordre d'un diamètre à un diamètre et demi du tunnel creusé.

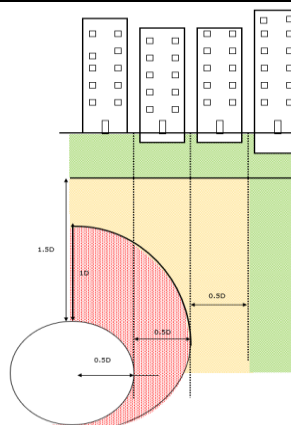
Ce coefficient doit cependant être adapté en fonction des paramètres géotechniques, comme la présence d'une nappe phréatique, les caractéristiques mécaniques des sols en place ou la présence de bâtis.

Des calculs détaillés peuvent être nécessaires lorsque le tunnel passe à profondeur réduite (moins d'un diamètre) sous des bâtiments sensibles, afin de s'assurer des impacts du creusement du tunnel sur les fondations des bâtis (voir schéma ci-contre).

A ce propos, la SGP a lancé en 2020, sur un site expérimental de la ligne 16, à Aulnay, un projet de recherche (projet TULIP) pour mesurer l'impact d'un tunnelier sur les fondations d'un immeuble et contribuer à affiner l'état de l'art dans un domaine où il n'existe pas de doctrine. Les résultats de cette étude seront connus au 1^{er} trimestre 2024.

La SGP n'a pas connaissance d'une couverture qui serait « traditionnellement fixée à 2,4 fois le diamètre ».

La couverture de la ligne dans sa section souterraine Est est toujours supérieure à 15 m, sauf au niveau des gares et de l'OA12 (12 m minimum).



Appréciation de la commission d'enquête

La commission avait appelé la SGP à préciser sa réponse et elle a ainsi fourni la référence à l'article de presse du Moniteur évoquant des couvertures plus importantes au niveau de l'enfouissement des lignes de métro souterraines :

Extrait de l'article : « .../...Ce type de phénomène a déjà été étudié il y a une dizaine d'années sur des chantiers européens, en particulier en Hollande et en Angleterre. Toutefois, les zones visées étaient moins denses que celle d'Aulnay-sous-Bois, et les sols de nature géologique différente.

A l'époque, dans les années 2000, les résultats des études internationales préconisaient que lorsqu'un tunnelier traversait un terrain, ses avoisinants devaient être situés à une distance deux fois plus importante que le diamètre du tunnel qu'il creusait, ce qui revient à une distance de 18 m dans le cas du Grand Paris Express. Depuis, ces recommandations ont évolué vers des distances plus faibles : de l'ordre de 0,5 fois le diamètre du tunnel, soit 4,5 m environ dans le cas de la ligne 16. »

La commission constate et regrette l'absence de compléments apportés, malgré sa demande réitérée.

Les réponses apportées dans la première version du mémoire étaient intéressantes mais les compléments souhaités auraient pu utilement éclairer le public et la commission d'enquête, sur l'évolution des principes techniques retenus pour l'enfouissement du tunnel afin de garantir l'intégrité des bâtis situés en aplomb. Ces explications auraient sans doute permis de dissiper les craintes du public, en particulier en phase travaux.

4.2.3. Thème C : La Gare de CEA-Saint-Aubin

9% des contributions ont abordé le sujet de la Gare de CEA Saint-Aubin et ont été réparties selon les 5 sous-thèmes ci-dessous.

Les principaux enjeux de l'insertion urbaine d'un pôle d'échanges comme celui de la gare du CEA Saint-Aubin, à ce stade de l'opération (Utilité publique) peuvent être retenus de la façon suivante :

L'atténuation des effets de coupures et l'accessibilité extérieure :

- 1. L'intermodalité – localisation de la gare

L'usage des sols :

- 2. L'urbanisation à proximité de la gare

L'aspect architectural et intégration dans l'environnement :

- 3. L'Architecture de la Gare,
- 4. La Sûreté et la sécurité,
- 5. Le Nom de la gare.

C1. Sous-thème 1 : L'intermodalité

L'intermodalité, peut se définir comme la plus ou moins grande facilité à pouvoir changer de type de transport au cours d'un même voyage et par conséquence sur la qualité des échanges entre ces différents modes.

C1.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

À propos de la nécessité d'une gare à Saclay et de sa localisation

Obs N°81 de M. Hervé Le Riche, Vice-président Université de Paris-Saclay sur le registre dématérialisé, qui estime : « *Mettre Saclay à moins de 30 mn de Paris, Orly et La Défense et moins d'une heure de Roissy est un élément d'attractivité majeur qui renforcera considérablement la crédibilité du cluster scientifique et la qualité de vie sur le plateau de Saclay. Nombre d'entreprises quittent la grande banlieue faute de pouvoir y attirer leurs principaux clients.* »

Obs N°134 de déposant non identifié, qui explique : « *La gare qui sera située au Christ-de-Saclay sera la porte d'entrée principale pour accéder au plus grand centre de recherche sur le Plateau, et représente donc un maillon majeur de la Ligne 18. Les salariés du Plateau approuvent donc pour la plupart, et sans réserve, le Projet complémentaire décrit dans le dossier d'enquête publique.* »

Obs N°150 de déposant non identifié, qui demande : « *Pouvez-vous préciser l'implantation exacte de la future station « CEA saint aubin ». La construction de la gare entraînerait certainement la bétonisation de toute la zone alentour, ce qui n'est pas nécessaire puisque la gare déjà prévue d'Orsay-Gif a quelques kms à peine peut très bien desservir le plateau.* »

Obs N°154 de déposant non identifié, qui écrit : « *Cette gare aura donc à mon sens un impact environnemental et social plus négatif que positif.* » Obs N°173 de déposant non identifié, qui déduit : « *La position de la nouvelle gare au christ de Saclay en aérien impose, je pense, la continuité du métro en aérien, donc j'y suis défavorable.* »

Obs N°349 de M. Philippe VAN DE MAELE, directeur général de l'EPA Paris-Saclay, qui explique : *« La gare qui est limitrophe du nouvel échangeur du Christ de Saclay est un secteur stratégique car il assure la fonction de carrefour à l'échelle du grand territoire.../...La gare assurera le rabattement et le transit des employés du CEA (6000 personnes) mais également des employés du centre d'essai des propulseurs (DGA) et des entreprises du parc d'activités, situés sur la commune de Saclay. Le campus d'HEC, situé à 3km au nord de la future gare, pourra également bénéficier de ce lien direct avec Paris ou autres pôles de la région parisienne. »*

À propos de la nécessité d'un parking relais

Obs N°57 de l'association « Union des Associations de Défense du Plateau de Saclay », qui demande : *« La question d'un parking-relais : il est inévitable que la question se pose. Elle se pose d'une façon générale pour les stations de la Ligne 18, mais elle se pose avec une acuité particulière pour CEA-Saint-Aubin, compte tenu de sa position stratégique au carrefour du Christ de Saclay facilitant les rabattements automobiles depuis la N 118 et la vallée de Chevreuse comme le montre la carte ci-dessous. En outre, cette gare est la seule des trois gares qui desserviront le sud du plateau qui aura vocation à accueillir une gare routière importante. La gare étant coincée entre des routes, il sera évidemment très difficile de rajouter un tel parking après coup. Qu'en est-il ? »*

Obs N°169 de déposant non identifié, qui note : *« Ne sont pas définies non plus les opérations qui ne manqueront pas d'y être menées. En particulier la construction indispensable d'un parking. »*

Obs R-PA-2 de l'association « Groupe de Réflexion d'Action et d'Animation de Lozère » (GRAAL), qui demande : *« En ce qui concerne la nouvelle gare située à Saclay : il était prévu de grands parkings qui devaient servir de rabattement pour toutes les personnes voulant rejoindre la Ligne 18, car il n'y a pas de places de parking en nombre suffisant auprès des 2 autres gares du secteur. Aucune information concernant la création de ces parkings ? Pour les construire (quand ?), ne faudra-t-il pas empiéter sur la ZPNAF, qui encore une fois apparaît très fragilisée. »*

Obs N°387 de l'association « Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay » (ASPS), qui s'interroge : *« La gare CEA-Saint-Aubin et le parking. La gare étant coincée entre la RD36, la RD309 et des bretelles d'accès, il sera probablement très difficile de rajouter un tel parking après coup. Si la gare était réalisée mais pas le parking, les rues du bourg de Saclay risqueraient d'être envahies par les voitures. »*

À propos de la desserte de la gare

Obs N°163 de Mme Karine DUROSOY, : *« Je suis pour cette nouvelle Ligne car cela évite la circulation de voiture. Par contre, il y a des difficultés d'accès pour les habitants de Villiers le Bâcle. Le 91-06 est souvent terminus Christ de Saclay ou Joliot Curie. Il faudrait des navettes vers la Ligne 18 ou des 91-06 plus fréquents ou une station de la Ligne 18 à Villiers. Du coup, en tant qu'habitant de Villiers, nous n'aurons que les inconvénients d'une Ligne aérienne : esthétique et bruit mais pas les avantages : accessibilité et écomobilité. »*

Obs N°169 de déposant non identifié, qui constate : *« Ne sont pas définies non plus les opérations qui ne manqueront pas d'y être menées. En particulier la construction*

indispensable d'un parking, celle d'une passerelle pour enjamber le nœud routier, et des immeubles d'habitation et de commerces. Ainsi que les éventuelles expropriations y afférant.../...Ceci sans compter des aménagements de voirie pour contenir la confluence automobile des usagers distants vers la gare. Compte tenu des encombrements du carrefour du Christ, des parcours de délestage et des stationnements de substitution risquent bien d'être recherchés à travers le bourg. »

Obs N°195 de déposant non identifié, qui rappelle : « *La gare de Saint Aubin (Saclay, en fait) ne concerne que le CEA. Chacun peut constater que l'affluence dans les bus est faible en dehors d'un créneau horaire étroit le matin. La cadence des bus sur leur voie propre pourrait être augmentée, et cette voie est également compatible avec un mode tramway. »*

Obs R1-SA-5 de l'association « Saclay Bourg » (ASB), qui demande : « *La gare doit être connectée à Saclay par des aménagements appropriés. Passerelles piétons, pistes cyclables, garages à vélos sécurisés sur site, parkings gratuits et en nombre suffisants, éclairage (quand cela est nécessaire) et surveillance. »*

C1.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Pièce D 1.1.7 Intermodalité

Le bus en site propre Massy-Saclay aura son terminus en parallèle du site propre Est-Ouest au niveau de l'emplacement de la gare. Il est aménagé en boucle de retournement. [...] Les projets de mobilité sur le plateau de Saclay prennent en compte un fort développement des circulations vélos avec un réseau de pistes en site propre et de voies mixtes ainsi qu'un programme important de stationnement.

Un abri à vélo à proximité des accès, au droit de l'arrêt du TCSP ainsi qu'une consigne Véligo sont prévus dans le cadre des aménagements intermodalité. Des places de dépose-minute, des stationnements deux roues ainsi que des places pour les pompiers sont prévus. Ces aménagements seront précisés et validés dans le cadre de l'étude de pôle.

NB. Aucune indication sur le parking relais ne figure dans le dossier

C1.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUETE

Question C1 : La gare de CEA Saint-Aubin est-elle nécessaire ? Peut-elle être au sol ? Quelles solutions alternatives ont été évaluées ?

Demande de compléments

Intégrer les éléments de la pièce H (chapitre 4.4, page 87 et chapitre 7.2, page 96) + une synthèse de la pièce D, pages 72 et suivantes.

Réponse de la SGP

La gare CEA Saint-Aubin est l'une des soixante-huit gares prévues au schéma d'ensemble du Réseau de transport public du Grand Paris (désormais connu sous le nom de Grand Paris Express – GPE) approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.

Elle est donc prévue dès l'origine du programme du GPE et, en son sein, du projet de « ligne verte » entre Aéroport d'Orly et Nanterre dont fait partie le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers.

La demande de modification de la déclaration publique vise, dans un objectif de complétude et d'information du public, à s'assurer que la création de cette gare est bien d'utilité publique.

Les éléments de démonstration figurent dans la pièce H (chapitre 4.4, page 87 et chapitre 7.2, page 96) et sont rappelés ci-dessous :

- les coûts de cette gare sont estimés en 2020 à 25 millions d'euros ; les bénéfices concernent aussi bien les gains des usagers que les bénéfices liés au développement urbain et de l'emploi de la zone avoisinant la gare ;
- les bénéfices des usagers calculés sur la base d'un trafic additionnel de 750 en heure de pointe du matin du fait de la réalisation de la gare sont de 50 millions d'euros au minimum ;
- on peut raisonnablement faire l'hypothèse d'un minimum de 200 pour le nombre des emplois internationalement mobiles principalement attirés par la proximité du CEA et qui ne se localiseraient pas dans un autre territoire français. La valorisation des bénéfices associés à ces emplois est de 27 millions d'euros si on retient les mêmes techniques de calcul que pour le schéma d'ensemble. Par ailleurs, les effets d'agglomération correspondant sont, à due proportion, d'au moins 25 millions d'euros.

On voit donc que les bénéfices sont au moins de 100 millions d'euros alors que les coûts actualisés sont nettement inférieurs à 25 millions d'euros. Même en l'absence de tout développement local induit pas la création de la gare de CEA-Saint Aubin, les modifications proposées dans cette demande de DUP modificative seraient très rentables pour la collectivité.

La rentabilité socio-économique associée à la création de cette gare est donc bien positive (coût : ~25 M€ ; avantages : ~100 M€).

2. La gare CEA Saint-Aubin — comme les deux autres gares de la section aérienne — enjambe le viaduc. Les principes de conception de la section aérienne, exposés dans le dossier (notamment pièce D, pages 72 et ss.), sont les suivants :

- le viaduc définit une ligne continue qui traverse de part en part le plateau de Saclay ;
- les gares englobent simplement le viaduc sans l'interrompre ;
- par leur implantation régulière et par leur air de famille, les trois gares aériennes définissent une série d'objets urbains facilement identifiables et variables suivant leur approche et contexte ;
- les volumes sont ensuite protégés par une enveloppe constituée de plis.

Il n'est donc pas prévu qu'elle soit au sol.

3. Il convient également de rappeler que la ligne de métro ne se limite pas à la desserte du plateau de Saclay depuis Massy-Palaiseau : elle a vocation à constituer un axe structurant du réseau de transport public entre l'aéroport d'Orly et Nanterre, conformément au schéma d'ensemble de 2011 (ligne « verte »), avec dans un premier temps la ligne correspondant au tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers *via* le Plateau (ligne « 18 »). Sur ce tronçon, sept des dix gares ne sont d'ailleurs pas sur le plateau de Saclay.

Les propositions de remplacer la ligne 18 par un simple bus ou un tramway sur le plateau, uniquement jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines ou Montigny-le-Bretonneux, occultent cet objectif (voir également la réponse à la question H1).

Appréciation de la commission d'enquête, concernant l'implantation

La SGP présente la gare CEA Saint-Aubin comme intégrée à un ensemble cohérent.

La commission d'enquête note que si l'implantation n'est pas justifiée précisément, elle peut facilement se justifier par la proximité d'une zone d'activité importante entre les limites de la ZPNAF et celles du périmètre de danger du CEA.

Questions C2 : Comment sont organisés les accès à la gare ? Quelles sont les liaisons des divers modes de transport vers la gare : transports collectifs, véhicules particuliers d'une part avec le centre-ville et les quartiers éloignés de Saclay, et d'autre part avec le CEA et les communes environnantes ?

Réponse de la SGP

Les modalités de traitement des rabattements sont traitées dans la réponse à la question C5.

Question C3 : S'agissant d'une gare de rabattement pour les communes environnantes, pour éviter l'engorgement du centre-ville, qu'en est-il du parking relais ? Quel est son emplacement entre la ZPNAF et le périmètre de sécurité du CEA ?

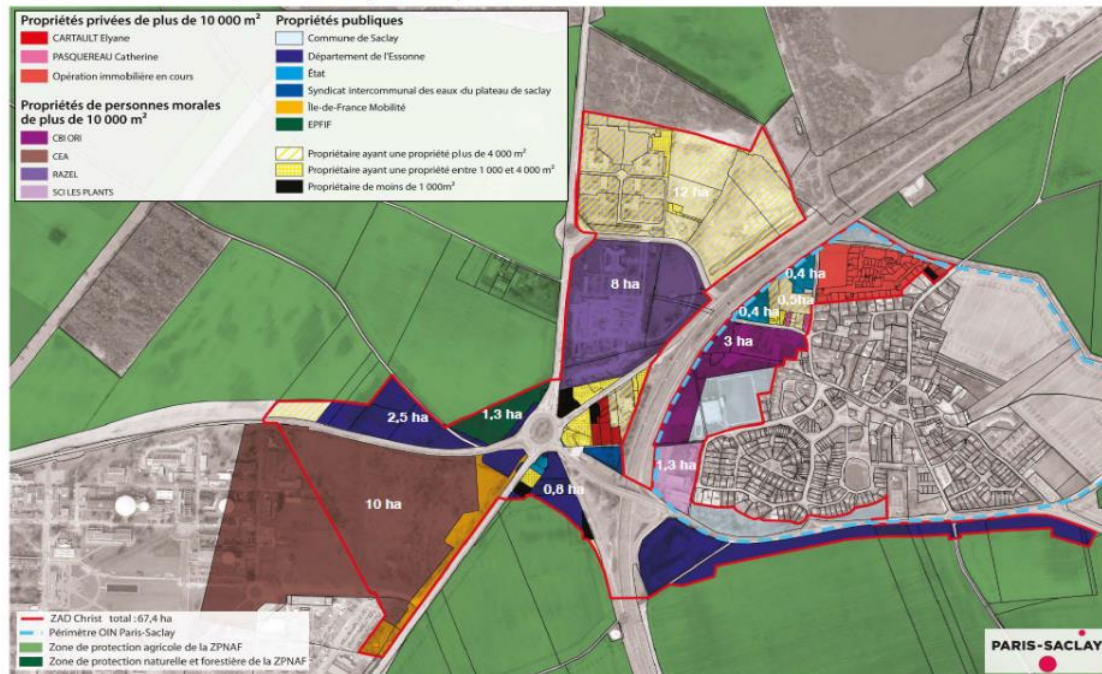
Demande de complément

Intégrer les éléments de la pièce H, page 88 y compris le plan.

Réponse de la SGP

La gare CEA Saint-Aubin, par sa position stratégique au carrefour du Christ de Saclay facilitant les rabattements automobiles depuis la N 118 et la vallée de Chevreuse, a vocation à intégrer une gare routière importante (pièce H, page 88), comme le montre la carte ci-dessous :

ZAD créée le 7 octobre 2013, renouvelée le 9 juillet 2019 pour une durée de 6 ans



Carte de la ZAD créée le 7 octobre 2013
(extrait du dossier : pièce H, page 88)

Ce parking-relais est une composante de l'intermodalité, qui est traitée dans la réponse à la question C5.

Question C4 : Quels sont les accès et voies de liaison qui vont être développées pour les modes doux, piétons, vélos et autres à partir du centre-ville de Saclay, pour éviter la rupture urbaine des voies routières (RN118, RD 36) ?

Réponse de la SGP

L'organisation des « modes doux » n'est pas de la compétence de la SGP, mais de la communauté d'agglomération Paris-Saclay et de la commune.

Voir également réponse à la question C5.

Question C5 : Quel est l'avancement de l'étude de pôle sur l'intermodalité ? Comment va-t-elle se traduire pour le maître d'ouvrage ?

Réponse de la SGP

Il sera rappelé que l'organisation des transports relève, en Ile-de-France, d'Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice (article L1241-1 du code des transports), qui a délégué certaines de ses compétences à la communauté d'agglomération Paris-Saclay en tant qu'autorité organisatrice de proximité.

L'intermodalité est un enjeu majeur pour les voyageurs, qui devront pouvoir aisément passer d'un mode de transport à un autre dans chaque gare du Grand Paris Express. La prise en compte de l'ensemble des modes de déplacement dans un périmètre plus étendu autour des futures gares est donc essentielle.

L'intermodalité constitue le meilleur moyen d'optimiser les équipements nouveaux, de leur donner un impact maximal et d'étendre leur zone d'influence pour une amélioration du service de transport en commun au bénéfice des habitants.

Dans ce but de proposer aux voyageurs un pôle d'échanges complet et cohérent à la mise en service d'une gare, la SGP et Ile-de-France Mobilités se sont accordés sur le principe de financement d'études de pôle pilotées par les collectivités territoriales.

Ces études de pôle visent à définir un programme d'actions en faveur de l'intermodalité dans un périmètre de 300 m autour des gares du Grand Paris Express. Ces études de programmation se composent de trois phases : diagnostic, propositions d'aménagement, puis formalisation d'un projet de pôle.

Sur le plateau de Saclay, l'étude de pôle est commune aux trois gares (Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin) et est pilotée par la communauté d'agglomération Paris-Saclay, en lien notamment avec l'EPA Paris-Saclay au titre de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay et avec les communes d'accueil (Palaiseau, Orsay, Gif et Saclay).

L'étude est actuellement en phase 2 (Propositions d'aménagement), avec deux scénarios retenus par le comité technique et entre lesquels le comité de pilotage devra choisir — celui-ci n'ayant pu encore se tenir du fait de la situation sanitaire.

L'organisation de chacun des trois pôles ayant un lien fort avec les deux autres (notamment pour le parking-relais), l'obtention d'un consensus global pour les trois gares sera un préalable à la validation du scénario retenu pour le pôle de la gare CEA Saint-Aubin. Une fois choisi, le schéma d'aménagement sera approfondi et décliné en actions avec pour chacune la désignation d'un maître d'ouvrage et la fixation du budget, du plan de financement et du planning de réalisation.

Appréciation de la commission d'enquête, relative à l'intermodalité

La commission d'enquête note que l'ensemble des aménagements à réaliser autour de la gare pour la rendre plus attractive et l'intermodalité avec les transports collectifs déjà existants, renvoient à l'étude de pôle.

La commission d'enquête regrette que la SGP ne soit pas impliquée expressément dans cette étude d'intermodalité alors que celle-ci aura une conséquence directe sur le fonctionnement de cette gare.

C2. Sous-thème 2 : L'urbanisation à proximité de la gare

C2.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A DE SOUS-THEME

La construction d'une gare, surtout intégrée à un pôle multimodal, se veut un facteur important d'urbanisation, évoqué et développé par la SGP dans la loi du Grand Paris (2010) pour toute les gares du réseau de transport du GPE. Pour cette gare, le développement est fort contraint en raison de la ZPNAF et du CEA.

Obs N°57 de l'Association « Union des Associations de Défense du Plateau de Saclay » (UADSPS) : « *Il n'a jamais été prévu, à notre connaissance, de développer un « centre urbain important » à cet endroit. À quel projet la SGP fait allusion ? Aucune des 2 versions du Contrat de Développement Territorial (CDT) n'y fait référence. Nous avons besoin d'urgence d'éclaircissements sur ce point. »*

Obs N°67 de l'association « GIF Environnement » : « *Nous souhaitons que toute clarification soit apportée à ce sujet.../... La perspective d'un nouveau développement urbain important sur le plateau aux abords de la gare CEA-Saint-Aubin interpelle, cette éventualité n'ayant jamais jusqu'alors été évoquée. »*

Obs N°157 de déposant non identifié : « *il est écrit que la gare de Saint-Aubin CEA sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années, ce qui est incompatible avec la sauvegarde de la ZPNAF.*

Obs N°169 de déposant non identifié : « *De par la loi Grand Paris de 2010, la vente de biens situés à moins de 800 mètres d'une entrée de gare est soumise à une taxe affectée au budget de la SGP. De plus, à ma connaissance, la municipalité n'a pas signé le contrat de développement territorial et la SGP peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans un rayon de 400 mètres autour de la gare. Ne sont pas définies non plus les opérations qui ne manqueront pas d'y être menées. En particulier[...] des immeubles d'habitation et de commerces. Ainsi que les éventuelles expropriations y afférant ... »*

Obs N°170 de Mme Hélène LYONNET : « *Sur son aménagement : l'actuel carrefour du Christ de Saclay est une zone peu attractive en offre de commerce. Pour la dynamiser, prévoir l'installation de commerces, si possible en gardant le côté « local » : évitons les grandes chaînes commerciales qui se retrouvent partout en France et en Europe. »*

Obs N°283 de l'association ADEVE (Association de défense des Espaces Verts et de l'Environnement) : « *À terme, la présence du métro entraînerait – ne serait-ce que pour le rentabiliser financièrement – l'urbanisation massive du plateau de Saclay. La ZPNAF, dont la SGP laisse croire qu'elle est inviolable, ne saurait y résister : l'Autorité environnementale va dans le même sens en affirmant qu'en plus de l'urbanisation planifiée, il ne peut être exclu que le projet aura des effets de long terme non planifiés, par densification de tissus existants ou par urbanisation nouvelle de terrains autres que ceux sur lesquels l'urbanisation est souhaitée aujourd'hui. »*

Obs N°298 de déposant non identifié : « *Des menaces sur le maintien de la ZPNAF, puisque impactée par l'implantation de la gare du CEA-Saclay, et menacée d'amputation supplémentaire de plusieurs dizaines d'hectares si la règle de*

densification dans un rayon de 500 m autour des gares, inhérente à la loi du Grand Paris, était appliquée. »

Obs N°302 de l'association AVB (Amis de la Vallée de la Bièvre) : « Son urbanisation périphérique n'est évoquée qu'au § 4.4 de la pièce H qui limite le potentiel de développement au voisinage du CEA. Mais il apparaît aussi le plan d'une ZAD du Christ plus vaste (renouvelée en 2019) et rien n'y est dit des périmètres où la loi Grand Paris de 2010 donne à la SGP des droits sur l'urbanisation. »

Obs N°307 de déposant non identifié : « Comment affirmer que la ZPNAF qui jouxte la RN 118 entre les ronds-points du Christ de Saclay et de Corbeville ne soit pas impactée et réduite avec : la voie d'insertion supplémentaire sur la RN 118 entre ces ronds-points, la piste cyclable la Ligne 18. »

Obs N°327 de déposant non identifié : « Impact par la future urbanisation dont le rapport se félicite de l'accélération et de l'amplification qui, en « améliorant » les retombées positives pour la collectivité en matière d'emploi notamment, assureraient le maintien de la « rentabilité » du projet dont le coût est très fortement réévalué.../... Cette gare est par implantée au cœur de la ZPNAF et l'application de la loi sur le Grand Paris, avec la règle d'urbanisation obligatoire dans un rayon de 500m, amputerait de plusieurs dizaines d'hectares cette ZPNAF, ce qui reviendrait à privilégier une loi par rapport à une autre. »

Obs N°349 de M. Philippe VAN DE MAELE, directeur général de l'EPA Paris-Saclay : « Cette nouvelle polarité gare constituera une réelle opportunité de restructuration urbaine pour la ville de Saclay. En effet, la frange ouest du bourg représente l'une des principales zones sur laquelle une restructuration urbaine peut être envisagée, le reste du territoire étant contraint par la ZPNAF. Il en est de même pour le CEA avec le secteur de la mare au cuvier. Il s'agira donc de structurer le tissu urbain sur ces secteurs en développant une mixité des fonctions, et en consolidant et valorisant les liens structurants entre le futur quartier gare et le bourg, d'une part et en accompagnant le positionnement du CEA en lien avec le pôle gare, d'autre part. Ce projet devra intégrer le développement économique en lien avec les acteurs économiques existants. »

Obs N°387 de l'association UASPS (Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay) : « Il n'a jamais été prévu, à notre connaissance, de développer un « centre urbain important » à cet endroit. À quel projet, la SGP fait-elle allusion ? Aucune des deux versions du Contrat de Développement Territorial n'y fait référence. Dans un avis déposé le 27 juin 2020 (n° 57), nous avons réclamé des éclaircissements sur ce point, en vain. En tout état de cause, cette gare n'offre aucune opportunité de densification puisqu'elle est entourée de parcelles inscrites dans la ZPNAF et/ou dans la zone de danger autour des installations nucléaires du CEA. On ne peut qu'en déduire que la SGP escompte la disparition à terme de la ZPNAF, conformément à la « vision » initiale de Christian Blanc, qui estimait que « le meilleur moyen d'éviter le mitage des terres agricoles du plateau, est d'anticiper la fin de sa vocation agricole. »

Obs N°404 de M. Paul SERGENT : « Gare facteur d'urbanisation abusive : ce danger n'est pas fantasmé : en effet dans la pièce D4 de l'enquête publique de 2020, on trouve le passage suivant : « Située sur l'articulation entre le CEA et la ville, au droit de l'actuel carrefour du Christ, dans la commune de Saclay, la gare de CEA Saint-Aubin reste actuellement éloignée des aires en cours d'urbanisation. Elle est perçue comme support d'urbanisation. Elle a vocation à assurer le rabattement et le transit des employés du CEA (6000 personnes) dans une temporalité proche mais sera peut-être

au centre d'un développement urbain important dans quelques années.» Sachant qu'il y a peu d'espace autour de cette gare sans empiéter sur les terrains agricoles de la ZPNAF, on ne peut comprendre cela autrement que comme une affirmation de la volonté d'urbanisation massive et rapide, en faisant fi de la ZPNAF (impossibilité d'urbaniser les terres agricoles). Est-ce l'affirmation d'une volonté délibérée de modifier les lois ? »

Obs N°411 de l'association « Terre et Cité » : « *Quels sont les aménagements prévus à terme autour de la future gare CEA Saint-Aubin ? Tandis que l'étude d'impact mentionne la préservation et/ou la restauration des fonctions écologiques de la friche naturelle située entre la gare et le CEA à l'issue des travaux, l'évaluation socio-économique semble envisager cet espace comme une réserve foncière en vue d'aménagements annexes à la gare, évoquant notamment une importante gare routière et la création d'un parking-relai. Cet espace naturel se situe à proximité immédiate de la ZPNAF. Aussi, les possibilités d'aménagement dans ce secteur restent limitées, et la pression qu'ils pourraient engendrer sur les espaces ouverts et leur fonctionnalité doit être prise en compte. »*

Obs N°416 de l'association « Collectif Urgence Saclay » : « *La gare CEA Saint-Aubin : l'implantation de cette gare, avec son périmètre d'urbanisation associé (dans un rayon de 500 m) va, de l'aveu même de la SGP, porter atteinte aux terres de la ZPNAF normalement protégées par la loi du Grand Paris, et créer un départ d'urbanisation importante dans cette zone. Il s'agit donc d'une menace majeure sur la viabilité des activités agricoles du plateau, qui doit être examinée dès maintenant dans toutes ses conséquences environnementales et socio-économiques. »*

Obs R1-SA-9 de la commune de Villiers-le-Bâcle : « *Percevoir la gare CEA Saint-Aubin « comme attractive pour le rabattement automobile » et comme « support d'un développement urbain important dans quelques années » ne peut que mettre à risque les terres agricoles existantes qu'une modification de la ZPNAF pourrait sacrifier par décret mais augmente également, pour les communes du plateau et de la vallée, le risque d'inondation par la création de nouvelles zones imperméables (bâtiments, parkings, routes) modifiant l'équilibre hydraulique du plateau. »*

Obs R1-SA-10 de Mme Michèle LOEBER, pour l'ASEVI (Association de sauvegarde de l'environnement à Villebon/Yvette) : « *projet d'urbanisation autour de la gare CEA-Saint-Aubin (projet de centre urbain inexistant au Contrat de Développement Territorial) la création d'une Ligne de transport nouvelle qui incite à une forte spéculation foncière à proximité des gares et constitue un appel à construire encore davantage pour une nouvelle densification. »*

Obs R-PA-11 de Mme Caroline DOUCERAIN, présidente de l'association « Terre & Cité -Plateau de Saclay » : « *Quels sont les aménagements prévus à terme autour de la future gare CEA Saint-Aubin ? Tandis que l'étude d'impact mentionne la préservation et/ou la restauration des fonctions écologiques de la friche naturelle située entre la gare et le CEA à l'issue des travaux, l'évaluation socio-économique semble envisager cet espace comme une réserve foncière en vue d'aménagements annexes à la gare, évoquant notamment une importante gare routière et la création d'un parking-relais. Cet espace naturel se situe à proximité immédiate de la ZPNAF. Aussi, les possibilités d'aménagement dans ce secteur restent limitées, et la pression qu'ils pourraient engendrer sur les espaces ouverts et leur fonctionnalité doit être prise en compte. »*

C2.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Pièce D 1.1.7 – contexte d’insertion :

La gare CEA Saint-Aubin est située sur la commune de Saclay, dans le département de l’Essonne. Située au Sud-Ouest de la ville de Saclay, la gare se trouve sur une articulation clé entre la ville et le Commissariat à l’Energie Atomique, plus précisément dans le quadrant Sud-Ouest du carrefour du Christ. Le CEA joue un rôle majeur dans le développement économique de la région et rayonne à une échelle européenne.

Située sur l’articulation entre le CEA et la ville, au droit de l’actuel carrefour du Christ, dans la commune de Saclay, la gare de CEA Saint-Aubin reste actuellement éloignée des aires en cours d’urbanisation. Elle est perçue comme support d’urbanisation. Elle a vocation à assurer le rabattement et le transit des employés du CEA (6 000 personnes) dans une temporalité proche mais sera peut-être au centre d’un développement urbain important dans quelques années. L’implantation de la gare se fait sur une friche dite « La Mare au Cuvier ».

Le site de la gare bénéficie d’une très bonne desserte routière, via la RD306 qui rejoint la RN118 vers Paris et la RD36 qui permet de rejoindre les zones urbaines de la vallée de Chevreuse. Elle paraît particulièrement attractive pour le rabattement automobile.

La problématique de l’insertion de la gare sera principalement liée à l’insertion dans la requalification du carrefour du Christ de Saclay, de la RD36 et du TCSP (deux projets qui seront déjà en place à l’arrivée de la Ligne 18, sous réserve de l’étude de pôle). L’insertion et la conception de la gare veilleront à créer un fonctionnement optimal avec ses axes structurants.

C2.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D’ENQUETE

Question C6 : Quelles sont les conditions d’aménagement urbain sur la commune de Saclay entre la Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) et le périmètre de sécurité du CEA ?

Réponse de la SGP

Tout d’abord, il convient de rappeler les éléments suivants :

Il n’existe aucune « règle d’urbanisation obligatoire dans un rayon de 500 m [autour des gares du GPE] » ni de « règle de densification dans un rayon de 500 m autour des gares, inhérente à la loi du Grand Paris ».

Le V de l’article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris stipule que la SGP « peut conduire des opérations d’aménagement ou de construction », dans certaines conditions : lorsque ces opérations « interviennent sur le territoire des communes signataires d’un contrat de développement territorial » (CDT), celui-ci doit le prévoir ; sinon, la SGP « peut » conduire des opérations dans un rayon de 600 m autour des gares, après avis des collectivités concernées (commune et EPCI).

A la connaissance de la SGP, un contrat de développement territorial « Paris-Saclay territoire Sud » a été adopté en juillet 2016, mais la commune de Saclay n’a pas souhaité le signer (conseil municipal du 6 juin 2016).

Dans ce contexte, la SGP *pourrait* effectivement conduire des opérations d’aménagement. Cependant, l’EPA Paris-Saclay est déjà titré du fait de la ZAD du Christ de Saclay objet du § 3 ci-dessous.

2. La zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay a été créée par la loi du 3 juin 2010 dont l’article 35 modifiait le code de l’urbanisme. L’article L141-5 de ce code prescrit ainsi que la zone est « non urbanisable » et « comprend au moins 2 300 hectares de terres consacrées à l’activité agricole ». La ZPNAF a ensuite été délimitée par le décret n° 2013-1298 du 27 décembre 2013.

3. Le plan local d’urbanisme (PLU) de la commune de Saclay inclut de longue date une zone d’aménagement différé (ZAD) autour du Christ de Saclay (voir PLU, rubrique 7.3.11) :

créée par un décret du 22 septembre 2011, cette ZAD a été renouvelée pour la dernière fois par arrêté préfectoral du 9 juillet 2019 (joint en pièce P04). Le périmètre de la ZAD étant inclus dans celui de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay, l'EPA Paris-Saclay a été désigné comme bénéficiaire du droit de préemption.

A la connaissance de la SGP, cette ZAD n'a pas encore donné lieu à décision concernant ses orientations d'aménagement.

Le PLU de Saclay a par ailleurs intégré, par arrêté du maire du 9 avril 2020 (cf. pièce J16 du dossier), les restrictions d'urbanisme dans une « zone de danger » autour des installations nucléaires de base (INB) du CEA et de Cisbio International. Dans cette zone, les constructions sont soumises à des restrictions : toute construction n'y est pour autant pas interdite.

Les périmètres de la ZAD et de la ZPNAF ne se recouvrent pas. En revanche, il y a recouvrement entre le périmètre de la ZAD et celui de la zone de danger

Dans ce contexte, le développement urbain mentionné dans le dossier correspond à l'aménagement à venir dans le strict périmètre de la ZAD, hors ZPNAF et dans le respect des restrictions d'urbanisme pour la partie de la ZAD incluse dans la zone de danger. La SGP n'est pas titrée pour l'aménagement de ce périmètre.

B. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

En réponse à l'observation n° R-PA-11, compte tenu de ce qui a été exposé ci-dessus, en l'état actuel du projet l'intervention de la SGP sur la commune de Saclay se limite à la construction de la gare et du viaduc, qui nécessite des emprises définitives et des emprises chantier, toutes deux hors ZPNAF. L'engagement pris par la SGP concernant l'emprise chantier de la Mare au Cuvier est bien une remise en état initial, charge aux projets d'aménagement futurs de préparer et conduire les actions qui seraient nécessaires, sous leur responsabilité.

En réponse à l'observation n° 57, la SGP s'interroge sur la source du terme « centre urbain important », qu'elle ne retrouve pas dans le dossier. Le terme « intensification urbaine » (pièce H, page 78) est probablement plus approprié.

La SGP souligne également que le contrat de développement territorial constitue un outil de programmation : « les CDT engagent un partenariat opérationnel, sur une durée de 15 ans, entre l'Etat et les collectivités locales, pour favoriser le développement des secteurs desservis par le réseau Grand Paris Express », et le CDT « ne constitue pas un document d'urbanisme en tant que tel » (CDT Paris-Saclay territoire Sud, mai 2016, page 7).

Question C7 : Quelles sont les liaisons supplémentaires qui vont être construites entre la gare et le centre-ville pour la desserte de cette zone à urbaniser ?

Réponse de la SGP

L'organisation des voiries communales n'est pas de la compétence de la SGP, mais de la commune, en liaison avec l'aménageur de la ZAC qui pourrait être créée sur le périmètre de la ZAD existante.

Comme indiqué dans la réponse à la question C6, la ZAD prévue par ailleurs autour de la gare n'a pas encore donné lieu à décision concernant ses orientations d'aménagement.

Question C8 : Quelles activités vont être privilégiées autour de la gare ?

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question C6, la ZAD prévue par ailleurs autour de la gare n'a pas encore donné lieu à décision concernant ses orientations d'aménagement.

Question C9 : Quelles garanties pouvez-vous apporter au maintien de la surface de la ZPNAF ?

Réponse de la SGP

Le projet de la gare CEA Saint-Aubin s'inscrit entièrement en dehors du périmètre de la ZPNAF. Il en sera de même pour les emprises chantier (construction de la gare et aire de préfabrication du viaduc).

Question C10 : Quels engagements en termes d'aménagement territorial la SGP va-t-elle-prendre envers la mairie de Saclay ?

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question C6, la SGP n'est pas titrée pour l'aménagement du secteur, notamment sur le périmètre de la ZAD du Christ de Saclay.

Appréciation de la commission, concernant le développement urbain

Ces questions portent sur l'urbanisation que génère la création d'une gare (activités, commerces, logements), « intensification urbaine » sur laquelle s'appuie la SGP, pour justifier, entre autres, de sa rentabilité.

La commission d'enquête note que cette étude d'aménagement relève de la compétence de la mairie de Saclay par la révision du PLU et de l'EPA-Paris-Saclay en tant qu'aménageur dans le périmètre de l'OIN, avec un droit de préemption sur les terrains de la ZAD du Christ de Saclay.

La commission d'enquête émet le vœu que cette réflexion conduise à une urbanisation raisonnée respectant la ZPNAF et prenant en compte le risque nucléaire résiduel.

Question C11 : Qui assure la cohérence entre le pôle multimodal et le développement urbain ?

Demande de complément

Compléter en indiquant la responsabilité de l'EPA-Paris-Saclay et celle de la SGP dans cette cohérence.

Réponse de la SGP

L'organisation des mobilités est de la compétence d'Ile-de-France Mobilités (autorité organisatrice) et, par délégation, de la communauté d'agglomération Paris-Saclay (autorité organisatrice de proximité) à laquelle appartient la commune de Saclay. Dans le périmètre de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay, l'EPA Paris-Saclay a également vocation à intervenir en sa qualité d'aménageur.

La cohérence sera donc assurée en concertation entre ces parties prenantes.

La SGP veillera quant à elle à ce que l'aménagement du parvis de la gare soit en accord avec le développement du pôle multimodal.

Voir également réponse à la question C5.

Appréciation de la commission d'enquête, concernant l'aménagement urbain

**La cohérence du pôle multimodal dont fait partie la gare et le développement urbain induit par celle-ci est le gage de réussite de cette opération.
La commission d'enquête encourage la SGP à s'impliquer dans cette cohérence.**

C3. Sous-thème 3 : L'architecture de la gare

L'architecture est l'art de concevoir des espaces et des bâtiments, en respectant des règles de construction et répondant à un programme et des fonctionnalités. Le public semble avoir besoin de précisions pour se représenter l'ouvrage.

C3.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Obs N°90 de M. Jannutch : « *Isoler phoniquement la gare – Limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols – Intégrer la gare dans le paysage du plateau (limiter les hauteurs, végétaliser les abords) – Penser la gare et ses abords pour qu'elle reste propre et sécurisée – Préparer la gare à des conditions de température plus élevées dans les décennies qui viennent* »

Obs N°100 de déposant non identifié : « *Ce projet est une nuisance phonique (Evident !), une honte esthétique (des poteaux de plusieurs mètres de hauteur) et un grave problème environnemental (imperméabilisation et artificialisation des sols) qui va impacter sévèrement la vie des saclaysiens et la nature du plateau. Des habitations sont à moins de 300 m du christ. Je n'imagine pas le bruit ! J'espère que la gare sera isolée phoniquement ! .../...Est-ce que les enquêteurs peuvent se mettre à la place des familles habitant dans le périmètre du Christ ?* »

Obs N°140 de déposant non identifié : « *Le plateau de Saclay était un havre de paix avant le grand Paris : SVP arrêtez vos élucubrations. Nous avons déjà pas mal de nuisances avec la N118, la RD36 et le survol des hélicoptères jour et nuit à basse altitude ainsi que le trafic aérien de Toussus-le-Noble. Vous nous rajoutez la densification urbaine et une Ligne de métro aérien (que pour nous).* »

C3.2. SYNTHÈSE DES ELEMENTS DU DOSSIER RELATIFS A CE SOUS-THEME

Pièce D 1.1.7 – Caractéristiques et organisation de la gare :

La gare aérienne forme un bâtiment globalement parallèle à la RD36, dont la position est assujettie aux contraintes d'emprise entre la route et la voie TCSP, sans s'astreindre cependant à un quelconque alignement.

L'identité architecturale de la section aérienne est marquée par une approche unitaire et sobre du viaduc comme des gares. Cette conception se veut en résonance avec un territoire caractérisé par l'enseignement supérieur et la recherche de pointe.

Les principes de conception sont les suivants :

- Le viaduc définit une Ligne continue qui traverse de part en part le plateau de Saclay
- Les gares englobent simplement le viaduc sans l'interrompre
- Par leur implantation régulière et par leur air de famille, les trois gares aériennes définissent une série d'objets urbains facilement identifiables et variables suivant leur approche et contexte.
- Les volumes sont ensuite protégés par une enveloppe constituée de plis.

La gare est orientée Nord / Sud avec une pleine ouverture à l'Est vers le CEA, le futur parking et le bourg de Saclay. Les façades de la gare sont ouvertes sur le parvis largement vitrées via le hall. Cet apport de lumière naturel fait signe et permet aux voyageurs de se repérer dans la gare.

L'organisation de la gare de CEA Saint-Aubin permet d'avoir un hall central. Les façades de la gare sont ouvertes sur le parvis et largement vitrées via le hall et le point multi-service qui occupe l'angle sud-est au niveau du rez-de-chaussée. Cet apport de lumière naturelle permet aux voyageurs de se repérer dans la gare. Les façades accompagnant les escaliers mécaniques entre la mezzanine et les quais renforcent la pleine ouverture de la gare et offrent aux voyageurs des vues sur l'environnement proche. Depuis les quais, le voyageur profite d'un panorama sur l'extérieur.

Le parvis, élément emblématique et support de l'intermodalité, est envisagé comme un lieu à la fois ouvert sur les éléments structurants et en connexion avec les transports en commun de proximité. Les éléments de la charte d'architecture du réseau Grand Paris Express sont présents et en ponctuent les espaces (abris vélos, signalétique, arbres...).

La surface d'emprise au sol de l'émergence est d'environ 1 780 m² pour environ 3 107 m² de parvis. La hauteur du bâtiment est d'environ 18,5 m. Aucune clôture n'est prévue en pourtour de la gare. Elle s'organise sur trois niveaux : les quais, une mezzanine et un rez-de-chaussée. Les volumes sont ensuite protégés par une enveloppe « origami » constituée de plis.

C3.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUETE

Réponse de la SGP

Concernant l'orientation de la gare, il est précisé qu'elle est conditionnée par le tracé de la ligne (en viaduc à cet endroit) et la nécessité d'inscrire la gare dans une portion en ligne droite sur une longueur d'environ 100 mètres. La position de la gare, qui doit par ailleurs être convenablement située dans son environnement urbain, est donc bien cohérente avec le tracé à l'intersection entre le segment orienté vers le sud-est le long de la RN118 et celui orienté plein est le long de la RD36.

Des visuels illustrant le projet de gare et le principe de son positionnement par rapport aux axes routiers sont joints en pièce P14, étant bien précisé (comme cela est exposé dans la réponse aux questions C2 à C5) que ces visuels ne font pas apparaître les équipements qui seront décidés dans le cadre de l'étude de pôle, tels qu'un parking-relais.

Appréciation de la commission d'enquête, concernant l'unique accès à la gare
La SGP a expliqué la présence d'une seule entrée par rapport à plusieurs demandes pour plusieurs entrées Est et Ouest. Cette ou ces entrées doivent être en cohérence avec le plan des accès à la gare qui aujourd'hui n'est pas présenté.

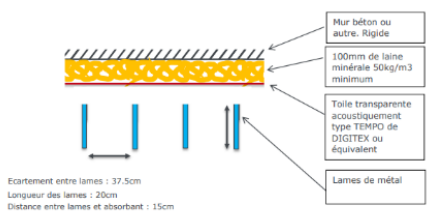
Question C12 : Quelles sont les dispositions spécifiques qui permettront d'éviter les nuisances sonores pour les riverains aussi bien à l'origine de la gare que des voies ?

Réponse de la SGP

Comme présenté dans le dossier (pièce G3, pages 398 et ss.), les effets acoustiques induits par la ligne à sa mise en service ont plusieurs origines. Pour la gare CEA Saint-Aubin, les sources principales identifiées sont :

- la circulation des métros sur le viaduc ;
- l'activité au niveau de la gare ;
- le fonctionnement des équipements techniques de la gare, notamment au niveau de sa sonorisation pour l'information des voyageurs.


Ce sont donc ces sources que le projet s'est efforcé de traiter afin de maîtriser l'impact sonore de la ligne 18 dans son environnement, avec plusieurs dispositifs :



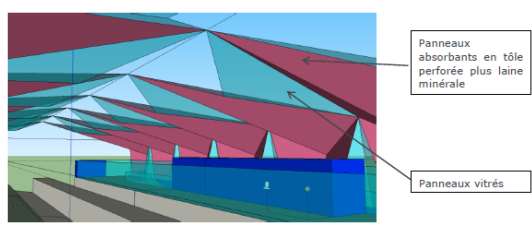
Mur béton ou autre. Rigide
100mm de laine minérale 50kg/m3 minimum
Toile transparente acoustiquement type TEMPO de DICTEX ou équivalent
Lames de métal

Ecartement entre lames : 37,5cm
Longueur des lames : 20cm
Distance entre lames et absorbant : 15cm

Schéma d'installation acoustique dans le hall (version de travail)




Perspective depuis le hall (août 2020)

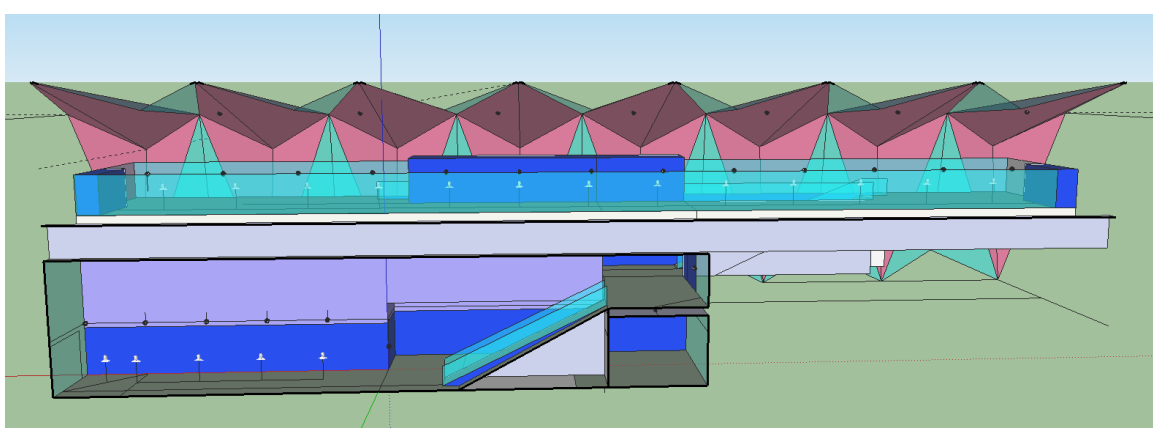


Panneaux absorbants en tôle perforée plus laine minérale
Panneaux vitrés

Schéma de composition de la couverture (version de travail)



Perspective depuis les quais (août 2020)



Calepinage des bas-parleurs (version de travail)

- la mise en place d'écrans acoustiques sur le viaduc sur une longueur de 60 mètres environ avant et après la gare ;
- un traitement acoustique particulier des espaces voyageurs pour absorber le bruit généré par l'activité de la gare, au rez-de-chaussée et sur les quais (voir schémas ci-dessous) ;
- sur les quais, une multiplication de bas-parleurs au plus près des auditeurs plutôt que d'utiliser des sonorisations « longue portée » (voir schéma de principe ci-dessous).

Appréciation de la commission d'enquête, concernant les nuisances sonores
La SGP explique que plusieurs dispositifs seront mis en place pour réduire les effets acoustiques : écrans acoustiques de part et d'autre de la gare, éléments absorbants dans la gare, mise en place de bas-parleurs pour réduire la portée sonore des annonces faites en gare. Ce qui semble tout à fait satisfaisant.

Question C13 : Quelles sont les dispositions qui seront prises afin que le bâtiment soit neutre énergétiquement ?

Demande de complément

Indiquer les conditions d'applications de la réglementation thermique RT2020 dans l'ensemble des locaux.

Réponse de la SGP

Il n'est pas prévu que la gare soit « neutre énergiquement ».

La gare de CEA est essentiellement une gare de transit : les usagers n'ont pas vocation à y séjourner au-delà de quelques minutes.

Le parti pris architectural de la gare de CEA est qu'elle soit naturellement ventilée tout en garantissant un confort thermique et une protection contre la pluie et le vent, ce qui évite d'avoir à chauffer ou refroidir les quais. Cette conception, la plus simple et économique possible, n'intègre pas des cibles de type HQE ou bâtiment passif, peu adaptés à la nature de l'ouvrage dont la partie « tertiaire » est marginale, et qui auraient conduit à des surcoûts disproportionnés par rapport à l'usage, pour une rentabilité écologique discutable.

Les locaux d'exploitation répondront à la réglementation thermique en vigueur (actuellement la RT 2012), et les efforts de conception se sont concentrés sur l'isolation par l'extérieur des locaux de la gare au droit du viaduc.

Dans l'hypothèse où la future réglementation environnementale « RE2020 » deviendrait applicable à la gare, le projet y sera adapté. Cependant, si le principe de cette nouvelle réglementation a été acté par la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, les textes d'application n'ont pas encore été adoptés : la SGP n'est donc pas en mesure de préciser les implications de la RE 2020 sur ce type d'ouvrages.

De plus, l'entrée en vigueur de la RE 2020 a été reportée par le Gouvernement à l'été 2021 (voir communiqué du 7 mai 2020) : le permis de construire de la gare devant être déposé avant cette échéance, dans l'objectif de la mise en service de 2026, la RE 2020 ne devrait pas lui être applicable.

Appréciation de la commission d'enquête, concernant la neutralité énergétique
La SGP explique que la partie tertiaire est marginale pour supporter des surcoûts disproportionnés. La réglementation Thermique RT2020 qui impose que la production d'énergie soit supérieure à la consommation (bâtiments à énergie positive) a été reportée et ne semble pas applicable.

C4. Sous-thème 4 : Sûreté et sécurité

Pour tenir compte du périmètre de protection établi autour du site du CEA à Saclay, il est apparu nécessaire d'analyser les conditions de Sécurité et de Sûreté, d'autant qu'une partie du tracé à proximité de la gare CEA Saint-Aubin demeure à l'intérieur de ce périmètre.

C4.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Sécurité

La sécurité désigne les moyens – humains, techniques et organisationnels – de prévention et d'intervention contre les risques à caractère accidentel.

En ce qui concerne, la sécurité de la Ligne 18, sa construction et ses passagers, il s'agit de prendre toutes les mesures spécifiques liées au risque nucléaire résiduel.

Obs N°65 de déposant non identifié : « *Dénis des risques nucléaires sur le site du CEA pour la construction d'une gare, les retombées radioactives pouvant résulter d'un accident ne seront pas circonscrites dans le secteur de l'accident et pourront impacter l'ensemble de la région.* »

Obs N°115 du directeur du CEA Saclay : « *Les évaluations réalisées par le CEA en lien avec l'ASN et l'IRSN suite à l'arrêt de ses 2 réacteurs de recherche (Osiris en 2015 et Orphée en 2019) ont conduit à une réduction de la zone de danger autour du site principal du CEA de Saclay, qui a été ramenée à 250 m au-delà des clôtures du site. Cette réduction a fait l'objet d'un Porter A Connaissance de la part de la Préfecture de l'Essonne et de l'ASN en février 2020. La gare « CEA-Saint-Aubin » de la Ligne 18 peut ainsi être réalisée à l'emplacement prévu par la SGP.* »

Obs N°131- de l'association « COLOS » : « *Un gros plan centré sur le carrefour du Christ de Saclay permet de constater que si le périmètre de la nouvelle zone avait été défini à 275 m autour des clôtures du domaine du CEA, la construction de la gare aurait été impossible. Tout ceci est assez troublant sachant que : - l'étude de l'IRSN de 2017 n'a pas été remise en cause, - à l'époque de cette étude, le réacteur OSIRIS était déjà à l'arrêt depuis deux ans. Les évolutions intervenues depuis lors (arrêt d'Orphée, transfert vers les Pays-Bas de la production d'iode 131 par CIS Bio International) ne sont pas de nature à expliquer un rétrécissement aussi important de la zone de danger.* »

Obs N°145 de la CCI ESSONNE : « *La CCI de l'Essonne réaffirme son soutien à la réalisation de la Ligne 18 dans les délais impartis et formule un avis favorable : [...] au constat de l'exclusion de la Gare CEA Saint-Aubin de la zone de danger autour des installations du CEA de Saclay.* »

Obs N°173 de déposant non identifié : « *Je m'interroge quant à la sécurité de cette gare au risque nucléaire. Nous recevons régulièrement, à Villiers-le-Bâcle des bons pour le retrait de pastilles d'iode. Pourquoi cela si le danger n'existe pas. Vouloir construire un bâtiment public directement au contact du CEA me paraît contraire à la santé publique.* »

Obs N°178 de déposant non identifié : « *La population et les usagers se sentiront menacés tant que l'enveloppe réelle de danger radiologique ne sera pas publiée expressément et justifiée techniquement à partir du risque affectant les INB dimensionnantes (actives ou en démantèlement). Du fait du PPI à venir, une analyse de l'autorité environnementale (MRAe) est indispensable car la modification du PLU de Saclay est susceptible d'avoir des incidences sur la santé humaine.* »

Obs N°260 de François APICELLA pour l'association ASEM (Association de Sauvegarde des Étangs de la Minière), association agréée pour la Protection de l'Environnement : « *l'étude manque singulièrement de consistance pour un sujet qui peut avoir des conséquences considérables pour les populations.* »

Obs N°268 de la CLI de Saclay : « *Cette modification substantielle de ce périmètre de maîtrise de l'urbanisation devait être actualisée dans les PLU des communes concernées, et notamment Saclay, à la demande du Préfet, sur la base des conclusions du rapport de l'ASN. À noter également que cette zone de maîtrise de l'urbanisation autour des sites nucléaires de Saclay, sur la base des recommandations de l'ASN, ne correspond pas au périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI) en*

vigueur, élaboré par le Préfet de l'Essonne en 2013) qui établit un rayon de 2,5 km autour du CEA. Ce PPI, qui décrit les actions des pouvoirs publics à l'extérieur du site en cas d'accident majeur sur l'une des 9 INB de Saclay, devra prochainement être révisé pour intégrer à la fois l'évolution des installations nucléaires du site, mais également la nouvelle doctrine nationale suite à la catastrophe de Fukushima de 2011. En effet, le rayon des PPI autour des centrales nucléaires françaises est passé de 10 à 20 km, mais le rayon autour des centres de recherches tels que le site de Saclay n'est pour l'instant pas fixé. »

Obs N°339 d'un membre de la CLI : « L'analyse des accidents est faite dans une période transitoire où les INB sont arrêtées et où les démantèlements n'ont pas commencé. Pour évaluer l'impact de la gare après 2024-25, il faut prendre également en compte les impacts des démantèlements des INB, ce qui n'est pas fait pour le dossier de la Ligne 18. »

Sûreté

La sûreté désigne l'ensemble des moyens dédiés à la prévention des actes de malveillance. Ces actes, par définition volontaires, ont pour finalité le profit et/ou l'intention de nuire.

Obs N°178 de déposant non identifié : « Dans ces temps troublés, la réduction de la ZNA rend possible le risque d'un attentat (tir de roquette) surtout à partir de la gare (établissement recevant du public, à hauteur de viaduc). »

Obs N°302 de l'association AVB (Amis de la Vallée de la Bièvre) : « Cette zone réduite rend possible le risque d'un attentat malveillant (par exemple un tir de roquette à partir de la gare, établissement recevant du public à hauteur de viaduc). »

Obs N°SA-6 de Mme Laurence Gille Jouaneau : « Nuisances en termes de sécurité (des individus pourront aller et venir très facilement d'où larcins, vols...). »

C4.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Concernant la sécurité : La gare CEA Saint-Aubin n'avait pas été incluse en raison des incertitudes qui subsistaient alors sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives).

Les risques liés aux installations nucléaires ont été appréciés dans l'Étude d'impact G1- Etat Initial de l'environnement Chapitre 5.8.3 : Il n'y a plus de réacteur en activité, le dernier va être en cours de démantèlement, et l'activité nucléaire restante concerne la production de radio-éléments artificiels à vocation médicale par la société CISBIO.

D'autre part, l'Autorité de Sûreté Nucléaire dans son rapport d'information sur les risques du site de Saclay de janvier 2020 a maintenu une zone de maîtrise de l'urbanisation sur un périmètre de 250 m à partir des clôtures du site de Saclay. Ce rapport a fait l'objet d'un Porté À Connaissance (PAC) du préfet à la mairie de Saclay qui l'a pris en compte par l'arrêté 63/2020 du 09 avril 2020. La Gare de CEA Saint-Aubin est située à l'extérieur de ce périmètre et peut donc être déclarée d'utilité publique.

Concernant la sûreté : Aucun élément spécifique n'a été traité dans le dossier, concernant la sûreté des riverains contre la proximité entre la gare et le site sensible du CEA.

C4.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUETE

Question C14 : Quelles sont les dispositions spécifiques prises contre les risques associés au CEA pour la gare CEA Saint-Aubin ?

Demande de complément

Fournir les extraits du PPI cités.

Réponse de la SGP

La SGP s'est assurée que la conception de la gare, du viaduc et du matériel roulant étaient compatibles avec le scénario d'accident majorant pour le système de transport, qui est l'explosion de la chaufferie au gaz du CEA : il ne s'agit donc pas d'un accident « nucléaire » mais d'un accident « classique » générant un effet de souffle.

En l'espèce, la structure (dont les vitres) de la gare, du viaduc et des trains, prévue par ailleurs est suffisamment résistante pour ne pas nécessiter d'adaptation à ce scénario d'accident. Il n'y a donc pas besoin de dispositions spécifiques.

Concernant le risque « nucléaire », l'étude de l'ASN actualisée en 2020 (voir pièce J16) confirme l'hypothèse de la précédente étude de 2011 : le risque est uniquement radiologique (pas d'effet de souffle ou d'effet thermique), avec la possible atteinte du seuil de mise à l'abri dans le scénario extrême d'accident (chute d'un avion suivie d'un incendie généralisé), sans nécessité d'évacuation.

Le PPI ORSEC qui n'a pas encore été actualisé et correspond donc désormais à un scénario majorant, l'INB n° 40 ayant été mise à l'arrêt définitivement, prévoit pour une telle situation un délai de retombées de plusieurs heures, délai largement suffisant pour l'évacuation des voyageurs et du personnel de la gare (mode « réflexe »).

Le PPI expose en effet que, dans le périmètre considéré en 2013 (avant la mise à l'arrêt d'OSIRIS), « ni la valeur de 10 mSv en dose efficace à partir de laquelle la loi impose la mise à l'abri, ni la valeur de 50 mSv en dose équivalente à la thyroïde à partir de laquelle la prise de comprimé d'iode stable est préconisée, ne sont jamais atteintes au droit des territoires habités, quelle que soit la distance par rapport au site » (p. 29) et que « les valeurs plafonds réglementaires imposant derechef la mise à l'abri, a fortiori une évacuation d'urgence ou bien encore la prise d'iode stable, ne sont jamais atteintes » (p. 108).

Les dispositions prévues, qui seront à affiner par l'exploitant de la ligne 18 dans le cadre de ses procédures de sécurité d'exploitation, sont ainsi à ce stade : la mise en place d'un dispositif d'alerte en cas d'accident sur le site du CEA (« téléphone rouge ») ; une procédure d'interruption du trafic (en faisant si besoin rebrousser les trains en approche, ce que permettent les automatismes de conduite) et d'évacuation du personnel et des voyageurs de la gare par une rame de métro.

Question C15 : La zone de danger est une zone de maîtrise de l'urbanisation autour des sites nucléaires. Cette réduction radicale du périmètre interroge sur la disparition/minimisation des risques. La seule réponse présentée dans le dossier est un plan d'évacuation. Comment pouvez-vous répondre aux interrogations de la CLI ?

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question C14, le risque nucléaire n'a pas « disparu » : il était déjà minimale – au niveau de la gare – et a été réduit suite à la mise à l'arrêt des deux réacteurs (OSIRIS puis ORPHEE).

Question C16 : A proximité de la gare du CEA Saint-Aubin, quelle est la longueur de voie demeurant dans le périmètre de danger autour du CEA ? Quelles sont

les dispositions spécifiques prises contre les risques associés au CEA pour ce tronçon de voie ?

Réponse de la SGP

Le tracé du viaduc de la ligne 18 n'a pas été modifié par rapport à la DUP initiale : ce sujet est donc hors périmètre de l'enquête. Cela étant, on observe sur la carte du guide de présentation inclus dans le dossier d'enquête (page 14), que le viaduc longera le CEA selon un axe est-ouest juste au nord de la RD36 sur une longueur d'environ un kilomètre dans la nouvelle zone de danger.

Comme indiqué dans la réponse à la question C14, l'analyse des risques a conclu qu'il n'était pas nécessaire de prendre des dispositions spécifiques.

Question C18, relative à la sécurité face aux risques nucléaires **Est-il envisagé de demander un complément d'avis notamment sur l'absence de tout risque au-delà des 250 mètres de la clôture, là où la gare CEA Saint-Aubin est envisagée ?**

Réponse de la SGP

L'étude de l'ASN actualisée (voir réponse à la question C14) et le PLU de Saclay (voir réponse à la question C6) sont parfaitement explicites concernant les risques nucléaires.

Appréciation de la commission d'enquête, concernant la sécurité face aux risques nucléaires

La SGP considère qu'il n'est pas nécessaire de prendre des dispositions spécifiques relatives aux risques nucléaires aussi bien pour la gare que la partie de voie située dans le périmètre de sécurité du CEA et que le Plan Particulier d'Intervention lié aux activités du CEA devra être actualisé pour prendre en compte la Gare et les voies en lien avec l'exploitant.

Question C17, relative à la sûreté **Quelles dispositions spécifiques seront prises pour la sûreté des riverains du fait de la proximité d'un établissement sensible ?**

Demande de complément

Préciser les dispositions particulières prises sur la gare et la ligne longeant le CEA pour prévenir toute action contre le CEA.

Réponse de la SGP

La sûreté du GPE relève de la réglementation en matière de police des transports et de police générale. Elle relève donc de l'exploitant et du maire, à qui il appartiendra de prendre les mesures qu'ils estimeront appropriées lors de la mise en service de la gare, prévue pour 2026.

S'agissant de la circulation des trains à proximité des installations du CEA, les échanges entre la SGP et le CEA en 2016 ont permis de conclure à l'absence de risque spécifique nécessitant des mesures d'évitement.

Appréciation de la commission d'enquête, concernant la sûreté

La SGP renvoie la prise en compte des risques relatifs à la sûreté à l'intérieur de la gare et dans les rames du métro à la réglementation en matière de police des transports.

La commission d'enquête regrette que l'appréciation du risque ne soit pas l'objet d'une approche approfondie.

C5. Sous-thème 5 : Le nom de la gare

C5.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Obs N°75 de déposant non identifié : « Il me semble que la nomination de la future gare CEA st Aubin. Ne soit pas tout à fait appropriée. En effet on parle de Paris-Saclay. Et on ne trouve pas ce nom. De plus on parle du plateau de Saclay. Pas nommé non plus. Saint aubin ne parle pas à la majorité des gens. Mais Saclay oui !! Il serait judicieux que ce nom apparaisse sur cette Station. De plus elle est, il me semble, sur la commune de Saclay et non de Saint Aubin. »

Obs N°169 de déposant non identifié : « Une gare CEA-Saint Aubin ? Pourquoi la dénommer ainsi puisque son implantation n'est plus sur le territoire de la commune de Saint-Aubin. Elle est sur la commune de Saclay où elle aura des répercussions importantes sur la vie de ses habitants ! »

Observation R1-SA-2 de M. Alain BONNENFANT : « Gare CEA-Saint-Aubin : c'est assez curieux. »

C5.2. SYNTHÈSE DES ELEMENTS DU DOSSIER RELATIFS AU SOUS-THEME

Aucune indication dans le dossier concernant un changement de nom adapté à l'évolution du secteur d'implantation de cette gare.

C5.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUETE

Question C19 : Quel sera le nom définitif de la gare et comment garantir qu'il prendra en compte le territoire d'implantation ?

Réponse de la SGP

Le nom des gares du Grand Paris Express utilisé par la SGP est celui qui figure au schéma d'ensemble approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 : il s'agit donc d'un nom « technique » qui ne préjuge en rien du nom définitif.

L'appellation des gares sera déterminée par Ile-de-France Mobilités, en concertation avec les parties prenantes concernées dont les collectivités locales, deux à trois ans avant la mise en service.

Appréciation de la commission d'enquête, concernant le nom de la gare
La SGP se devra d'être vigilante sur la prise en compte de l'expression des riverains et des collectivités pour le nom de la gare prenant en compte le territoire d'implantation, même si celle-ci n'est pas la structure décisionnaire.

4.2.4. Thème D : Coûts et rentabilité socio-économique

Le coût du projet est singulièrement revalorisé par rapport à ce qui avait été acté en DUP initiale : parallèlement, le financement de la SGP a été l'objet d'une adaptation en loi de finances pour 2019.

De nouvelles estimations des bénéfices attendus du projet sont présentées, notamment en ce qui concerne les prévisions de trafic sur la Ligne 18. Enfin de nouvelles estimations en sont déduites concernant la rentabilité globale du projet.

L'ensemble a retenu l'attention du public, qui a présenté au total 17% des observations portant à titre principal ou accessoire sur ce thème.

Pour les analyser, la commission a identifié trois sous-thèmes, intitulés respectivement :

- 1. Le coût du projet et son financement
- 2. Les prévisions de trafic
- 3. La rentabilité socio-économique du projet
-

Dans le dossier, de nombreuses évaluations portent sur l'évaluation globale du réseau de transport GPE, nos questions portent spécifiquement et exclusivement sur la Ligne 18 qui présente des caractéristiques spécifiques.

D1. Sous-thème 1 : Le coût du projet et son financement

D1.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Le coût du projet

Plusieurs observations s'étonnent de l'augmentation des coûts du projet par rapport à ce qui avait été estimé en DUP initiale et qui d'ores et déjà avait été jugé élevé par le Commissariat général à l'investissement.

Obs N°84 de déposant non identifié, qui souligne : « *Une inflation très inquiétante des coûts est annoncée par SGP = + 1.329 M€, dont, par exemple, + 84 Millions pour le matériel roulant* ».

D'autres rapportent l'augmentation du budget à celui de variantes sur le tracé antérieur :

Obs N°182 de déposant non identifié, qui s'insurge : « *Et voici désormais cette Ligne avec une augmentation de 1,33 milliard sans en changer le tracé. Cinq fois plus que les 250 millions de surcoût d'un souterrain !* »

D'autres indiquent que l'optimisation financière a conduit la SGP à des modifications récentes du tracé à Antony et Wissous conduisant à ne plus faire passer la Ligne sous la voirie mais en zone pavillonnaire à faible profondeur.

Obs N°222 de déposant non identifié, qui note : « *La modification proposée concernant les ouvrages de service OA4 et OA5.../...ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions. Cela conduit.../...à ce que le tunnel.../...passe entre les ouvrages OA6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous* ».

D'autres s'inquiètent des coûts de fonctionnement, indiquant qu'*in fine* ce sera le contribuable qui devra assumer les dépenses.

Obs N°55 de déposant non identifié, qui souligne : « *Les coûts d'exploitation ont été évalués et ne seront pas rentables.* »

Obs N°360 de déposant non identifié, qui indique : « *Ce projet.../...aura des conséquences désastreuses et un coût exorbitant pour tous les contribuables* ».

Le financement du projet

D'une manière générale, plusieurs observations soulignent que l'endettement de la France n'est pas compatible avec ce projet. D'autres évoquent les recettes de la SGP et expriment la crainte qu'une large urbanisation soit nécessaire au financement du projet.

Obs N°295 de M. et Mme Pinto, qui observent : « *Le rapport de la Cour des comptes du 11 juin 2020 sur l'exercice 2013 et suivants d'IdF-Mobilités montre les difficultés de financer les nouveaux projets d'infrastructures sans nouvelles recettes avec un effet ciseaux entre charges et recettes à partir de 2024. Ce projet est surdimensionné et mal tracé.* »

Obs N°224 de M. ou Mme Beauchêne, qui ajoutent : « *Sur le plan financier, la conjoncture économique (récession, endettement de l'État, taux de chômage) et l'évolution à la hausse du budget nécessaire à la construction de gares et aux évolutions du tracé (En 2017 la Cour des Comptes estimait le poids de la SGP dans la dette publique autour de 1,1 point de PIB, en 2020, de 1,2 point de PIB en 2030 et de 0,7 point en 2050) sont incompatibles. Ces chiffres ont été calculés avant la crise économique actuelle ; un budget non intégralement financé à ce jour. Ce projet est donc d'un point de vue économique déraisonnable et non compétitif avec d'autres solutions.* »

Des observations soulignent que les recettes domaniales générées par l'urbanisation autour des gares posent problème pour le Plateau de Saclay.

Obs N°255 de l'EELV 91, qui observe : « *Face à ces réévaluations des coûts, pour retomber sur ses pieds et prouver la « rentabilité » du projet, la SGP produit des réévaluations énormes des bénéfiques attendus de la réalisation de la Ligne 18 en tablant sur l'accroissement de l'urbanisation, donc sur la baisse supplémentaire de la capacité agricole et naturelle du Plateau de Saclay. Nous contestons déjà, comme les autorités.../..., la fiabilité de tels calculs des 'bénéfiques' attendus.* »

Obs N°423 de Mme Anne Delaunay, qui estime : « *Cette Ligne pour être rentable s'appuie sur une densification majeure du territoire, mettant en péril la ZPNAF, postulat contraire aux préconisations de la convention citoyenne pour le climat.* »

D1.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Pièce F- Appréciation des dépenses

Datée de l'été 2020, comportant 8 pages et divisée en 3 points :

- **Estimation du coût du projet déclaré d'utilité publique et soumis à enquête publique :**

Le dossier rappelle qu'il s'agit d'un coût pour l'ensemble de la Ligne d'Orly à Versailles-Chantiers (Gare d'Orly exclue). Que toutes les estimations sont en valeur 2012. En DUP initiale, le coût était estimé à 3.108M€ dont 216M€ ou 267M€ (*selon le tableau concerné pp.4 et 6 de la pièce F*) d'ouvrages annexes en Ligne. En DUP modificative, l'estimation est portée à 4.457M€. Un tableau détaille l'estimation (pièce F p.6). L'augmentation de 1.329M€ est expliquée essentiellement par : l'inclusion de la Gare CEA Saint-Aubin et les véhicules de maintenance des infrastructures ; la provision pour risques qui augmente de 685M€ et les retours d'expérience sur les autres marchés. Le coût annuel d'exploitation de la Ligne 18

d'Orly à Versailles est réévalué de 43M€ (DUP initiale) à 62,9M€ (valeur 2010) en DUP modificative (pièce H p.91).

○ **Financement :**

Le financement du projet de Ligne 18 n'est pas spécifiquement identifié et est inclus dans le financement du Grand Paris Express. Ces financements reposent sur : des recettes fiscales elles même augmentées par la loi de finances 2019 : imposition forfaitaire des taxes de réseau (77M€ en 2018) et pour partie des taxes spéciales d'équipement (117 M€ en 2018) et taxe locale sur les locaux à usage de bureaux (382M€ en 2018), des subventions européennes, des emprunts auprès de la BEI et de la Caisse des dépôts, des recettes domaniales et privées.

Annexes J12a et J12b : elles rappellent les estimations effectuées en DUP initiale pour les acquisitions foncières s'établissant alors au total à 117,2 M€, se répartissant ainsi 32,4 pour les Yvelines, 76,2 pour l'Essonne et 8,6 pour les Hauts-de-Seine, l'annexe J12b présentant de nouvelles estimations réalisées en mai 2020, la validité des estimations de 2015 étant caduque. Les estimations s'élèvent globalement à 89,52 M€, se répartissant en 4,92M€ pour les Hauts-de-Seine, 74M€ pour l'Essonne et 10,6M€ pour les Yvelines. Ces estimations ont une validité d'un an sauf pour celles de l'Essonne qui ont une validité de 18 mois. Conformément à l'usage, ces estimations tiennent compte de l'opposabilité aux tiers des éventuelles modifications des PLU.

D1.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET PAR LA COMMISSION

Question D1, relative au total de l'estimation en 2016

Le tableau extrait de la pièce F (page 6) et reproduit ci-dessous, ne permet pas de comprendre l'opération qui conduit au total de l'estimation en 2016.

Le total de la colonne 2016 ne correspond pas à l'addition des chiffres au-dessus

Coûts bruts du projet ligne 18 en millions d'euros (valeur 2012)	Estimation dossier 2016	Estimation présent dossier
Infrastructures ligne	1 169	1 690
Gares et ouvrages de correspondance (*)	416	999
Ouvrages annexes en ligne	216	406
Système de transport (y compris voie et façades de quai)	853	834
Matériel roulant	228	312
Acquisitions foncières et frais associés	175	152
Véhicules de maintenance des infrastructures	hors périmètre	64
Total	3 108	4 457
Provision pour interconnexions Versailles Chantiers	20 ¹	incluse ²
Total y compris provision	3 128	4 457³

(*) Le coût de la gare de CEA Saint-Aubin n'était pas inclus dans le dossier présenté en 2016. Il est inclus dans le présent dossier.

Pouvez-vous expliquer ce tableau de la pièce F ?

Demande de complément

Compléter le premier alinéa du point B de votre réponse « S'agissant du financement, comme développé dans la pièce F (page 4), le projet de la ligne 18

est financé dans le cadre du programme du Grand Paris Express. », en rappelant comment est financée la SGP et comment sont financés ses travaux.

Réponse de la SGP

Dans ce tableau de la page 6, l'estimation de 2016 est reportée depuis le tableau de la page 4. Suite à une erreur de plume, le montant pour la ligne « ouvrages annexes en ligne » est erroné : il aurait dû être 267. Cette erreur matérielle est sans incidence sur le total, qui est correct.

Il sera également précisé que la SGP n'a trouvé aucune mention selon laquelle le Commissariat général pour l'investissement aurait « jugé élevé » le coût de la ligne (avis du 21 octobre 2015, pièce J10).

Comme indiqué dans la réponse à la question B5, d'une part les modifications du tracé à Wissous ne concernent pas les zones pavillonnaires et ne sont pas à faible profondeur, et d'autre part il n'y a eu aucune modification du tracé à Antony.

B. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

S'agissant du financement, comme développé dans la pièce F (page 4), le projet de ligne 18 est financé dans le cadre du programme du Grand Paris Express. Ce modèle de finance repose sur :

- des recettes fiscales directement affectées, provenant de différentes sources, dont le périmètre a été élargi en 2019 ; des subventions européennes ;
- le recours à l'emprunt, notamment dans le cadre d'un programme d'émissions obligataires (EMTN labellisé 100% « green » de 10 milliards d'euros en 2019) complété par des financements auprès de la Banque européenne d'investissement et de la Caisse des dépôts et consignations ;
- les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la SGP, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

En complément de la réponse à la question C6, il convient de préciser que l'urbanisation mentionnée dans la pièce H ne vise aucunement des secteurs agricoles (qu'ils soient ou non en ZPNAF) mais bien les secteurs à urbaniser déjà prévus par ailleurs, en particulier dans les ZAC du plateau (QEP, Moulon, Corbeville) et, à l'ouest, dans celles de Satory (Ouest et Est) et Saint-Quentin Guyancourt.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la SGP rappelle les modalités de financement qui sont les siennes et au-delà sont celles de la ligne 18. Au passage, la SGP répond à une préoccupation qui s'est faite tout au long de l'enquête publique, à savoir que le financement de la ligne se ferait en urbanisant des zones jusqu'à présent non urbanisées. Or il appert clairement que les deux doivent être distingués. L'urbanisation envisagée n'est que celle évoquée dans le dossier, à savoir les ZAC déjà bien avancées et pour lesquelles la SGP n'est qu'accompagnatrice et en aucune façon maîtresse d'ouvrage. Le financement des travaux est donc indépendant de l'urbanisation.

Question D2, relative aux « risques »

L'augmentation des « risques » représente une part importante de la nouvelle estimation.

Comment ont été évalués les « risques » ?

Pouvez-vous fournir certains exemples de « retours d'expérience » justifiant cette augmentation ? Quelle est leur répartition par items ?

Réponse de la SGP

L'identification des causes et conséquence d'un risque est essentielle. Cette démarche avance au fur et à mesure des phases d'études du projet d'un point de vue social, environnemental et technique. Une fois l'identification menée, le risque peut être réduit voire éteint par la mise en place d'un plan de traitement.

La cartographie des risques de la ligne 18 figure dans la pièce H (page 114).

En complément, un document présentant le dispositif de management des risques à la SGP, établi à la demande du SGPI en janvier 2020, est joint en pièce P07. Ce document décrit en particulier, page 7, la méthode d'évaluation des risques. Le rapport des contre-experts du SGPI, joint en pièce P02, indique à ce sujet (page 16) que « l'organisation de la SGP et les méthodes ainsi appliquées répondent de façon satisfaisante aux observations relatives à la méthode d'analyse des risques, émises par le CGI sur le coût de construction de la ligne lors de son avis de 2015. »

Les retours d'expérience mentionnés dans la pièce F (page 6) portent sur les conditions auxquelles ont effectivement été passés les marchés pour d'autres lignes du Grand Paris Express.

Pour des raisons de confidentialité, alors que de nombreux appels d'offres restent à mener, il n'est pas ici possible de les détailler. On pourra cependant mentionner l'évolution du prix de vente du béton, qui évolue depuis quelques années plus vite que les indices utilisés pour l'actualisation des coûts, ou la cadence constatée de réalisation des parois moulées, sensiblement inférieure à celle attendue, mais qui s'améliore avec l'apprentissage des entreprises.

Appréciation de la commission d'enquête

Les risques inhérents à un projet d'une telle ampleur semblent avoir été bien pris en compte.

Sur ce sujet la contre-expertise du SGPI donne acte à la SGP des progrès réalisés dans les nouveaux chiffrages, indiquant (p.48) que : « La contre-expertise loue le travail qui a été engagé sur les coûts notamment et remercie la SGP pour les efforts qu'elle a faits pour répondre aux questions des contre-experts. L'analyse des risques qui a été présentée et discutée précisément apparaît de qualité, la gouvernance et le suivi mis en place étant d'un très haut niveau d'exigence. »

Question D3 : Pouvez-vous expliquer le calcul de l'estimation détaillée du coût de construction du tronçon dont la mise en service est prévue en 2026, et celle relative aux coûts d'exploitation ?

Réponse de la SGP

Le coût de construction de la Ligne 18 qui figure dans la pièce F (voir tableau de la question D2 ci-dessus) s'élève à 3929 M€ aux conditions économiques de janvier 2012 (hors acquisitions foncières, matériel roulant et véhicules de maintenance).

La ligne sera réalisée en deux séquences : une phase 1 entre Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin et une phase 2 jusqu'à Versailles Chantiers. Même s'il est désormais prévu deux mises en service pour la phase 1 (2026 et 2027), il s'agit bien d'une unique phase de travaux.

Le total de 3929 M€ se décompose en 2358 M€ pour la phase 1 et 1571 M€ pour la phase 2.

Concernant le coût de fonctionnement, qui comprend l'exploitation et la maintenance, le coût de fonctionnement annuel à la mise en service de l'ensemble de la ligne (2030) est évalué à 62,9 M€/an aux conditions économiques de janvier 2010 (cf. pièce H, page 91). Sur la période pendant laquelle seule la phase 1 sera en service, le coût de fonctionnement annuel est évalué à 31 M€/an. Des éléments d'information complémentaires sont joints en pièce P01 : fiche du 6 janvier 2020 établie à la demande du Secrétariat général pour l'investissement.

Question D4 : Pouvez-vous expliquer le calcul de l'estimation détaillée du coût de construction du tronçon dont la mise en service est prévue en 2027 ; même question pour les coûts d'exploitation ?

Réponse de la SGP

Voir réponse à la question D3 et le détail dans la fiche jointe en pièce P01.

Question D5 : Pouvez-vous expliquer le calcul de l'estimation détaillée du coût de construction du tronçon dont la mise en service est prévue en 2030 ; même question pour les coûts d'exploitation ?

Réponse de la SGP

Voir réponse à la question D3 et le détail dans la fiche jointe en pièce P01.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse donne les coûts en investissement et en fonctionnement de chacun des deux tronçons (Orly-CEA-Saint-Aubin et CEA-Saint Aubin-Versailles) permettant de mieux apprécier la pertinence économique et sociale de chacun d'entre eux.

Les modifications de tracé qui figurent dans le projet de DUP modificative à Wissous, Palaiseau et Orsay n'entraînent pas de coûts supplémentaires par rapport à la DUP initiale.

Question D6 : S'agissant des modifications apportées par le projet par rapport à la DUP initiale, le terme coût pouvant être en négatif ou en positif,

Pouvez-vous expliquer les calculs relatifs aux :

- coût financier de la modification apportée à Palaiseau du fait de l'agrandissement du centre d'exploitation ?
- coût financier de la modification de la transition souterrain/aérien à Palaiseau ?
- coût financier de la modification de chacun des OA4, OA5 et OA7 à Wissous ?
- coût financier de la modification de la construction du Pont à Orsay ?
- coût financier d'une mise au sol de la partie aérienne ?

Demandes de complément

Il est indiqué que le montant des modifications à Palaiseau n'est pas « significatif ». A-t-on à tout le moins un ordre de grandeur de ce montant ?

Réponse de la SGP

Les modifications objet de la demande de DUP modificative ne sont pas nécessairement associées à une modification du coût du projet. En l'espèce, les modifications de la transition à Palaiseau et des OA4 et OA5 à Wissous sont des conséquences de la modification de la cinématique des tunneliers, dont le passage de 3 à 2 tunneliers (environ 50 M€ estimés en phase avant-projet pour le tunnelier et la modification des puits associés).

La mise au point de la méthode constructive pour l'ouvrage de franchissement de la RN118 à Orsay conduit à modifier les emprises, mais pas le coût prévisionnel des travaux.

S'agissant de la mise au point du site de maintenance des infrastructures, qui nécessite une extension de l'emprise par rapport à ce qui était prévu dans la DUP initiale. L'ajustement de la séquence tranchée/rampe/viaduc à Palaiseau accompagne la mise au point du projet dans ce secteur, pour l'insertion de la ligne en cohérence avec la RD36 et l'avenue de la Vauve (gestion de l'interface avec les voiries et de la courbe du viaduc) : cette mise au point technique s'accompagne d'une modification de l'emprise au sol, d'où la demande de déclassement de l'EBC à Palaiseau. Au stade des études d'avant-projet, l'incidence cumulée de ces deux modifications du projet à Palaiseau est financièrement neutre.

Appréciation de la commission d'enquête

Les modifications de tracé qui figurent dans le projet de DUP modificative à Wissous, Palaiseau et Orsay n'entraînent pas de coûts supplémentaires par rapport à la DUP initiale. La SGP apporte une précision importante, à savoir que la modification à Palaiseau, induite par la volonté d'agrandir le site de maintenance du matériel roulant n'induit pas « au stade des études d'avant-projet » de dépenses supplémentaires, l'incidence cumulée de modification du tracé et de l'agrandissement du site étant globalement neutre sur le plan financier.

Question D7 : Pouvez-vous expliquer l'évolution très différenciée selon les départements de l'évaluation par les Domaines des emprises foncières nécessaires au projet. Celle-ci inclut-elle l'indemnisation de l'élargissement de la bande le long de la voie aérienne ?

Réponse de la SGP

Les estimations sommaires des dépenses pour les acquisitions foncières figurent, par département (Essonne, Hauts-de-Seine, Yvelines) dans les pièces J12 (estimation figurant dans le dossier de DUP initiale de 2016) et J12b (estimation actualisée pour les besoins de la présente enquête).

Pour le département des Yvelines, l'estimation actualisée est effectivement sensiblement inférieure à l'estimation initiale : 10,6 M€ contre 32,4 M€.

Ces estimations ne sont pas établies par la SGP, mais par la direction nationale d'interventions domaniales (DNID) du ministère de l'action et des comptes publics. Selon cette administration, que la SGP a sollicitée, la diminution de l'estimation pour les Yvelines provient principalement d'un remplacement d'emprises en zone urbaine par des emprises en zone agricole ou naturelle.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a un peu de mal à s'expliquer l'ampleur de la baisse des estimations foncières, mais en prend acte du fait qu'il est implicitement confirmé que les nouvelles estimations ne sont pas erronées. S'agissant de la partie de la question portant sur l'élargissement de la bande le long de la voie aérienne, elle est sans objet, car résultant d'une mauvaise compréhension du dossier d'enquête publique, cet élargissement n'étant en fait qu'une sorte de « servitude » très temporaire et ne portant que sur une partie très réduite de la ligne aérienne et ne conduisant donc pas à acquisition foncière.

Question D8 : Pouvez-vous indiquer l'économie financière que représente l'optimisation du tracé qui reste dans la bande de DUP initiale ?

Réponse de la SGP

Voir réponse à la question D6.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP a indiqué en réponse à la question 6 que cette optimisation qui résulte du recours à un tunnelier de moins permettra une économie de l'ordre de 50 millions d'euros.

Question D9 : Pouvez-vous évaluer la part de la Ligne 18 dans l'endettement de la France rapportée au PIB pour les années à venir ?

Réponse de la SGP

La SGP n'a pas compétence pour se prononcer sur la trajectoire des finances publiques de la France, qui est fixée par le Parlement en lien avec le Gouvernement.

En outre, compte tenu de ce que le modèle financier de la SGP est global pour l'ensemble des lignes, il n'est pas possible de présenter une part propre à la L18.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de cette réponse.

Question D10 : Quelles sont pour chacune des taxes et autres recettes de la SGP leurs perspectives pour les dix années à venir ? Le total sera-t-il suffisant pour

financer les dernières Lignes programmées. Ces taxes et autres recettes sont-elles « sensibles » à l'évolution envisageable de notre économie après la crise sanitaire (télétravail etc.) ?

Réponse de la SGP

Comme exposé dans la pièce F (page 7), la SGP est notamment financée par l'affectation d'une partie du produit de quatre taxes perçues par l'Etat sur le périmètre de l'Ile-de-France (environ 700 M€ par an) et par la perception d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour pour les nuitées passées en Ile-de-France (environ 20 M€ par an). Les taxes dont le produit est affecté par l'Etat à la SGP sont la taxe spéciale d'équipement, l'IFER sur les matériels roulants, la taxe sur les surfaces de bureau (TSB) et celle sur les surfaces de stationnement.

La SGP ne saurait cependant s'engager sur une dynamique prospective de recettes fiscales affectées. De nombreux travaux d'inspection et parlementaires ont permis de déterminer un modèle de financement de long terme, afin de trouver un équilibre entre le volume des recettes fiscales de la SGP et les besoins d'amortissement de sa dette. En outre, la loi impose désormais chaque année au Gouvernement de rendre au Parlement un rapport sur les conditions de soutenabilité de la dette de la SGP, qui dépend notamment du montant de ses recettes fiscales.

Malgré le faible recul dont nous disposons sur la crise sanitaire, les recettes fiscales affectées à la SGP semblent peu sensibles à ses effets. En effet, l'IFER et la TSE sont des taxes peu exposées directement à la conjoncture. Les perspectives de besoins en surfaces de bureaux en Ile-de-France semblent, pour l'heure, également peu impactées, de sorte que ni la TSB, ni la TSS ne paraissent sensibles aux conséquences de la crise sanitaire. En revanche, l'impact très fort de cette crise sur le tourisme en Ile-de-France, en particulier au cours du premier semestre 2020, laisserait suggérer un impact défavorable, mais ponctuel, sur la perception de taxe additionnelle à la taxe de séjour ; cette dernière ne représentant que 2,5 à 3% des recettes fiscales de la SGP.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission apprécie l'effort de transparence de la SGP. La crise sanitaire pourrait avoir des incidences sur les ressources fiscales de la SGP, mais celles-ci devraient demeurer faibles.

Question D11 : La SGP bénéficiant de recettes domaniales résultant de la valorisation de terrains valorisés par la création de Lignes de métro, pouvez-vous indiquer quels sont les endroits qui pourraient ainsi dégager des ressources sur la Ligne 18 ? Quid autour de la gare CEA Saint-Aubin ?

Demande de complément

Merci de rappeler dans la réponse ce que sont les phases 1 et 2 des travaux.

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question C6, la SGP ne prévoit pas de réaliser d'aménagements ou de constructions dans le périmètre potentiellement aménageable autour de la gare CEA Saint-Aubin.

En complément, hors objet de l'enquête, il est indiqué qu'en l'état actuel du projet de la ligne 18, il n'est pas prévu de valorisation sur le périmètre de la phase 1 (Aéroport d'Orly – CEA Saint-Aubin). Des réflexions sont en cours pour la phase 2 (CEA Saint-Aubin – Versailles Chantiers), sans décision à ce stade.

Appréciation de la commission d'enquête

De nombreuses observations évoquaient le risque d'une urbanisation finançant les travaux. Ces craintes étaient infondées.

Question D12 : Quelles sont les estimations des recettes domaniales susceptibles d'être générées par la Ligne ? Réponse à fournir en distinguant les tronçons mis en service en 2026, 2027 et 2030 ?

Réponse de la SGP

Voir réponse à la question D11.

Appréciation de la commission d'enquête

Cette réponse confirme ce qui a été indiqué à savoir que ce n'est pas l'urbanisation qui financera la SGP et au-delà la construction de la ligne 18.

D2. Sous-thème 2 : Les prévisions de trafic

D2.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

De nombreuses observations évoquent les prévisions de trafic, le plus souvent en estimant que le trafic sera faible tout particulièrement sur le tronçon entre Saclay et Versailles. D'autres évoquent la question du report des modes de mobilité qu'induirait la Ligne 18.

Les prévisions globales pour la Ligne 18

Obs N°10 de déposant non identifié, qui indique : « *la Ligne 18 est un projet de prestige déconnecté des réalités des transports franciliens et des besoins des usagers. Les prévisions tablent sur un trafic de 50 000 à 100 000 passagers par jour, une fréquentation inférieure à celle de certains tramways.* »

Obs N°145 de la Chambre de commerce de l'Essonne, qui estime : « *concernant les prévisions de trafic, l'actualisation conduit à considérer désormais comme hypothèse centrale une fréquentation en heure de pointe du matin à l'horizon 2030 (Aéroport d'Orly– Versailles Chantiers) de 20 000 voyageurs et une fréquentation quotidienne de 150 000 voyages par jour, ce qui, à ses yeux est une fréquentation élevée.* »

Obs N°211 d'un habitant, qui conclut : « *cette urgence à agir s'applique bien à l'échelle de l'ensemble de la Ligne qui ne réalisera son plein potentiel que le jour où Versailles Chantiers et Orly seront effectivement connectés.* »

Obs N°408 de déposant non identifié, qui indique : « *cette Ligne de métro est certes un mode de transport en commun en soi peu polluant mais dont le dimensionnement n'est aujourd'hui justifié que par une urbanisation en devenir, qui n'existe pas encore et n'est pas désirable.* »

Les prévisions pour chacun des tronçons

De nombreuses observations estiment que le tronçon ouest sera peu fréquenté. On n'en citera qu'une.

Obs N°17 de déposant non identifié, qui indique : « *après Polytechnique les flux économiques entre le bassin d'emploi de Massy-Palaiseau et Saint-Quentin Versailles sont de faible intensité. Ce qui veut dire que l'on crée un métro pour satisfaire les étudiants et les sociétés du quartier Polytechnique donc une clientèle CSP++.* »

Les reports modaux

Une autre question est évoquée par les observations, celle des reports entre moyens de transports générés par la Ligne 18.

Obs N°386 de M. Philippe Escande, qui observe : « *La mise à jour de l'évaluation socio-économique démontre une nouvelle fois l'inanité du projet de Ligne 18 et le niveau d'incertitude dans lequel est faite cette évaluation : le report de trafic sur la Ligne RER existante est quasi-nul entre Massy-Palaiseau et le plateau de Saclay (pièce H, schéma §2.3, p.38) et en contradiction avec ce qui est énoncé mais non chiffré p.86 (§4.2).*»

Obs N°379 de la « FNAUT Île-de-France », qui s'inscrit dans la même veine, soulignant : « *Un effet de décharge et de report modal quasi-nul. L'un des objectifs majeurs du réseau du Grand Paris Express est de décharger le réseau existant. S'agissant de la Ligne 18, l'effet de décharge du RER B avancé par la SGP est de 5%, mais IDFM indique que cette estimation « semble très élevée » et d'un intérêt très faible puisque la saturation du RER B se situe en proche couronne et dans Paris.* » et qui ajoute : « *s'agissant du report du trafic automobile vers la Ligne 18, il est très modeste puisque la part modale de la voiture dans la zone d'étude ne diminuera que de 0,3% selon l'étude d'impact SGP* ».

Obs N°148 de déposant non identifié, qui estime : « *Il s'agit d'un grand projet inutile imposé : il est en effet prouvé que ce métro, qui n'a pas d'arrêt sur le plateau, ne permettra pas de résoudre les problèmes de transport ; l'effet de décharge avancé par la SGP sur le RER B est estimé à 5%, estimation qui elle-même est contestée par le IDFM. D'autant plus que la saturation du RER B est surtout située en petite couronne de Paris ; le report du trafic automobile vers la Ligne 18 est lui estimé à 0,3% selon le SGP.* »

Obs N°211 d'un habitant, qui se réjouit a contrario du fait que « *Les projections initiales des effets de cette infrastructure, notamment sur le report modal, m'ont toujours paru trop prudentes et ne reflétaient pas cette réalité. Il est heureux que la fourchette haute soit désormais retenue.* »

D2.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Pièce H4 présente les prévisions actualisées de trafic.

Sur la Ligne Orly-Versailles on peut envisager 20.000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, pour une fréquentation quotidienne de 150.000 voyageurs. Une actualisation récente des prévisions effectuée par la DRIEA Modus 3.1 donne en février 2020, 18.200 voyages à l'heure de pointe au lieu de 15.000 en 2030 et une fréquentation quotidienne de 115.400 voyageurs. La question d'un parking relais est posée à la Gare CEA Saint-Aubin. La création de la gare ferait passer le trafic sur la Ligne de 15.000 à 15.750 à l'heure de pointe du matin.

p.86 de la pièce H : il est indiqué que les premières simulations effectuées en février 2020 sur le modèle Modus 3.1 de la DRIEA conduisent à anticiper en 2030 : une fréquentation à l'heure de pointe de 18.200 voyages et une fréquentation quotidienne de la Ligne de 115.400 voyages.

p.85 de la pièce H : il est indiqué une prévision de 2016 jugée faible par la SGP de 15.000 voyageurs à l'heure de pointe avec près de 100.000 voyages quotidiens.

p.85 de la pièce H : il est indiqué qu'on prévoit 150.000 voyages quotidiens avec une pointe à 20.000. Le dossier ajoute alors, sans plus de précisions, que des études complémentaires ont mis en évidence des prévisions de trafic supérieures.

p.88 de la pièce H, mais aussi à plusieurs reprises, l'heure de pointe est donnée à 15.000 voyages passant à 15.750 avec la gare de CEA Saint-Aubin.

p.92 de la pièce H on retient le chiffre de 20.000 voyageurs à l'heure de pointe, « hypothèse assez prudente », précise le dossier, et dont il est indiqué qu'elle est retenue pour le calcul de la rentabilité socio-économique.

p. 21 de la pièce H, la SGP indique que « les résultats chiffrés produits par les outils de prévision sont à considérer comme des indications visant à établir des ordres de grandeur ».

D2.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET PAR LA COMMISSION

Question D13, relative aux bases sur lesquelles se fonde aujourd'hui la SGP pour ses propres prévisions.

Quelles sont, pour chacun des tronçons mis en service en 2026, 2027 et 2030, les prévisions de trafic qui en sont attendues, à la fois en voyageurs/jour et en heure de pointe ?

Demande de complément

Il faudrait rappeler au moins pour Modus-3 les prévisions qui figurent dans la pièce H, puisque ce sont, semble-t-il, les plus récentes disponibles...

Réponse de la SGP

La SGP, qui ne dispose pas de modèle de trafic en propre, a basé ses prévisions sur l'analyse comparée des simulations des modèles de prévisions de trafic Modus-2 (DRIEA), Antonin-2 (Ile-de-France-Mobilités) et Global-9 (RATP) effectuée à l'occasion du dossier d'enquête publique initial.

Le résultat était une prévision de base, retenue pour les calculs, de 15 000 passagers à l'heure de pointe du matin, et une hypothèse haute à considérer de 20 000 passagers à cette même heure de pointe. L'analyse sur la structure des modèles utilisés alors laissait entendre que ceux-ci pouvaient présenter des biais de sous-estimation significatifs.

Ces données ont été complétées en 2019 à l'aide des appréciations qualitatives effectuées par l'EPA Paris-Saclay ainsi que par la mise en œuvre d'un logiciel de calcul beaucoup plus détaillé, (Optirel) qui, même s'il n'offre pas la cohérence d'ensemble assurée par des modèles opérant sur l'ensemble du territoire régional, a permis de donner des indications complémentaires utiles.

Tous ces éléments ainsi que les simulations effectuées en 2020 dans le cadre du nouveau modèle Modus-3 (voir carte dans la réponse à la question D14) montrent bien que les trafics à attendre sur la ligne 18 se situent à un niveau nettement plus élevé que ce qui

avait été formulé comme hypothèse basse dans le dossier d'enquête publique, confirmant ainsi les appréciations et données fournies dans le dossier.

Les éléments actuellement fournis par ces modèles sont à échéance 2030. Les modèles ne permettent pas de fournir des prévisions par année et par séquence de mise en service de la ligne 18.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse. La SGP dépend des modèles de simulation de trafic développés par d'autres institutions, lesquels n'offrent pas de prévisions aussi fines.

Question D14 : Ensuite, par un « effet de Ligne », quelles sont les prévisions de trafic de la SGP sur chacun de tronçons, après 2027 et 2030 ?

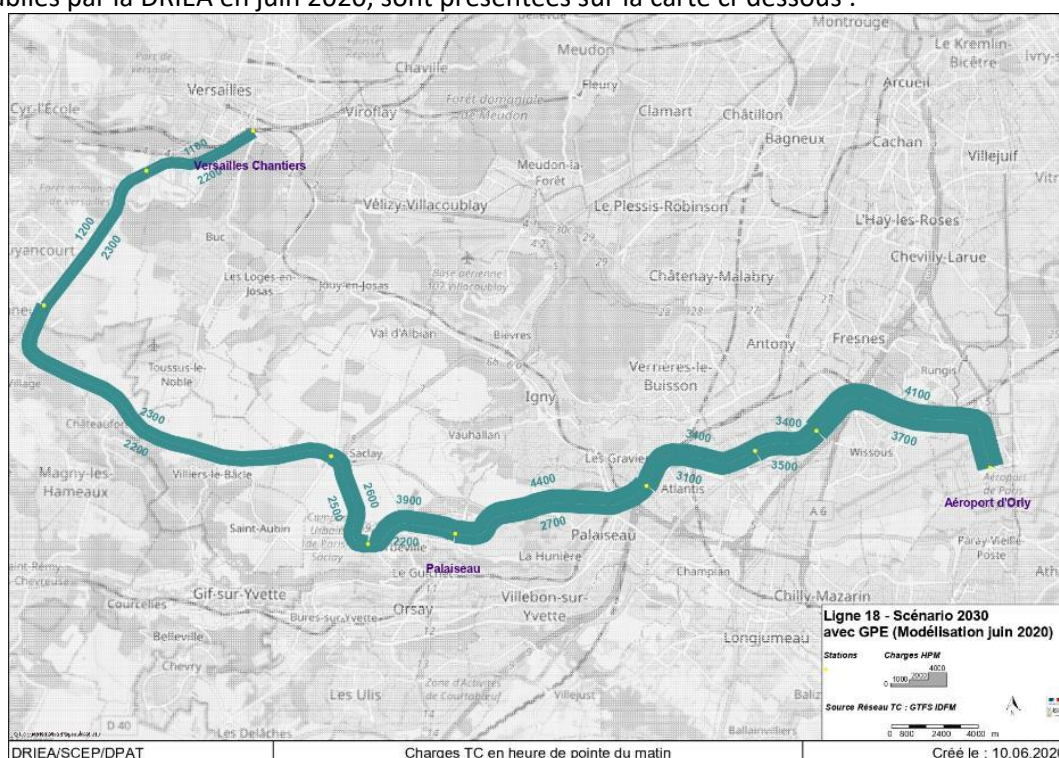
Demande de complément

Il faudrait insérer la carte de la DRIEA (pièce 8) dans la réponse en donnant en note quelques éléments permettant à tout un chacun de la comprendre.

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question D13, la SGP 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

Cette carte montre bien le déséquilibre important qui est anticipé pour 2030 entre le trafic sur la partie Est de la ligne 18 et sa partie Ouest. D'une manière générale, le trafic sera important à proximité de la correspondance avec la ligne 14 Sud à Orly et décroîtra assez vite pour devenir assez faible au-delà de Guyancourt. Il faut rappeler qu'en 2030, la ligne serait ouverte entre Orly et Versailles-Chantiers, mais que ne le serait pas le tronçon Versailles-Nanterre.

Question D15, relative aux prévisions plus étayées, séparant mieux ce qui relève des reports modaux actuels qui demeurent faibles aux yeux de nombreuses observations de l'augmentation du trafic que devrait générer le développement économique du Plateau.

Pouvez-vous mieux étayer les prévisions en distinguant celles qui relèvent des reports modaux actuels de celles qui relèvent de l'augmentation générée par le développement économique du Plateau ?

Réponse de la SGP

Les mécanismes en cause dans le développement des territoires desservis par la ligne 18 sont nombreux et complexes. Ils concernent en tout premier lieu les stratégies d'aménagement construites par les autorités publiques sur ces territoires telles que décrites dans la pièce H, mais également :

- la concentration des nouveaux emplois et habitants autour des stations de métro, qui va dépendre à la fois de l'offre foncière et immobilière que les acteurs locaux vont mettre sur le marché, et des réactions de la demande dans un contexte de forte concurrence entre les territoires ;
- les nouveaux comportements de mobilité et des politiques incitatives : de plus en plus, les ménages comme les employeurs cherchent à réduire leurs dépendances à la voiture individuelle lors de leurs choix de localisation. Cette modification en profondeur des comportements se produira avec encore plus d'ampleur si des politiques de restriction de l'usage de l'automobile se généralisent. Or les nouvelles stations de la ligne 18 concerneront en très grande partie des ménages et des employeurs qui s'y seront installés pour éviter des transports automobiles coûteux en temps dans des zones extrêmement congestionnées ;
- les politiques locales de rabattement car : les réseaux de bus locaux pourront favoriser l'utilisation de la ligne 18 mais aussi maintenir les rabattements actuellement organisés vers des gares Transilien plus éloignées ; les rabattements en voiture particulière (parkings-relais, accompagnement) seront très dépendants des choix locaux d'aménagement (création de parkings-relais, facilité d'accès aux aires de dépôt de passagers) ; et enfin les nouvelles solutions de mobilité (vélos, trottinettes, navettes autonomes...) vont prendre de plus en plus d'importance dans les politiques visant à réduire les dépendances à la voiture particulière.

Les calculs effectués par la SGP avec un logiciel spécifique adapté à la problématique soulevée permettent d'avancer les éléments suivants, bien évidemment avec des fourchettes d'incertitude de l'ordre de 15 à 20 % (et qui peuvent s'avérer plus importantes pour Satory et Saint-Quentin-en-Yvelines) :

- les utilisateurs de la ligne 18 seront dans une proportion qui se situe entre 25 % et 30 % d'anciens automobilistes : c'est le transfert modal VP → TC que va permettre l'ouverture de la ligne 18. Pour les 75 % à 70 % restant, ce seront d'anciens utilisateurs des TC, qui gagneront du temps grâce à la ligne 18 ;

- les utilisateurs de la ligne 18 seront dans une proportion qui se situe autour de 40 % de nouveaux habitants ou de nouveaux salariés dont le logement ou l'emploi se situera dans la zone d'influence de la ligne ;
- la politique volontariste d'organisation des rabattements vers les gares de la ligne (parkings-relais, restructuration des réseaux de bus, nouvelles solutions de mobilité), actuellement étudiée par les autorités locales et Île-de-France-Mobilités notamment au titre des études de pôle, peut contribuer à accroître le trafic de la ligne 18 jusqu'à 25 %.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP estime que parmi les usagers de la ligne 18, il y aura « *autour de 40% de nouveaux habitants ou de nouveaux salariés dont le logement ou l'emploi se situera dans la zone d'influence de la ligne* ». Elle souligne aussi l'importance d'une politique volontariste de rabattement vers les gares. Une telle politique peut augmenter de 25% le trafic sur la ligne. Densification et politique de rabattement sont deux éléments ne dépendant pas directement de la SGP mais qui conditionnent la réussite du projet.

Question D16 : Pouvez-vous fournir les dernières prévisions concernant les reports en provenance du réseau existant, en particulier de la Ligne RER B, en distinguant ce qui va « charger » cette Ligne, de ce qui va la « décharger » ? Pouvez-vous fournir ces données pour les échéances 2026, 2027 et 2030 ?

Réponse de la SGP

La question de la charge du RER B est en fait celle de la répartition du trafic entre le RER B et la ligne 14 Sud, qui seront tous deux en correspondance avec la ligne 18.

Elle concerne pour une large part les déplacements dont l'origine ou la destination est dans Paris : dans certains cas, il vaudra mieux utiliser le RER B avec la correspondance vers la ligne 18 à Massy-Palaiseau, dans d'autres cas la meilleure solution sera la ligne 14 Sud avec la correspondance à Aéroport Orly, et bien souvent les deux solutions seront très voisines sur le papier, si bien que l'arbitrage final des voyageurs pourra se faire sur un autre critère que le temps de parcours : fiabilité de la ligne, confort, sécurité, etc.

L'ouverture de la ligne 18 va donc provoquer deux mouvements qui vont agir en sens inverse sur le RER B : un mouvement d'augmentation, lié à l'attractivité de la nouvelle offre de transports en commun, et un mouvement de diminution, plus important, lié à la possibilité nouvelle d'assurer la liaison avec le centre de Paris grâce à la ligne 14 Sud.

Avec les techniques exposées dans la réponse à la question D15, on peut estimer que l'ouverture de la ligne 18 viendra soulager le RER B de manière sensible, de 10 000 à 20 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, en fonction des politiques qui seraient conduites pour réduire la congestion automobile (qui aurait conduit alors une véritable thrombose si la ligne 18 n'avait pas été construite) et des solutions qui seraient retenues pour assurer la montée sur le plateau de Saclay depuis le RER B et la gare de Massy-Palaiseau par des bus à haut niveau de service, comme cela a été étudié par Île-de-France-Mobilités et présenté dans la pièce H.

Appréciation de la commission d'enquête

La sensibilité des habitants à la question de la surcharge de la ligne B du RER est très forte. Il est clair que l'arrivée de la ligne 18 aura des effets dans les deux

sens, chargeant et déchargeant la ligne B du RER, d'où la question sur le bilan qui dépend en fait de la façon dont les habitants et les salariés utiliseront les lignes 14 Sud et RER B pour accéder au Plateau de Saclay ou en venir, les deux trajets étant possibles pour aller vers Paris-centre. Sans qu'il soit possible de déterminer les choses avec précision, la SGP estime que le bilan devrait être favorable à la ligne B du RER en réduisant de 10.000 à 20.000 le nombre de passagers de cette ligne à l'heure de pointe du matin. Elle ajoute que cela dépendra largement de l'efficacité des bus à haut niveau de service qu'IDFM étudie actuellement pour rabattre les usagers vers les transports en commun et éviter la thrombose de la circulation inévitable sans cela. Là encore, beaucoup dépendra de l'efficacité des politiques de rabattement vers telle ou telle gare, conduites par IDFM.

Question D17 : Pour les reports vis-à-vis de la voiture particulière, pouvez-vous fournir les dernières données en distinguant ce qui va accroître et ce qui va diminuer le trafic automobile ?

Pouvez-vous fournir ces données pour les échéances 2026, 2027 et 2030 ?

Réponse de la SGP

Dans la continuité des réponses aux questions D15 et D16, il est possible également de donner des ordres de grandeur pour répondre à cette question.

Dans la zone d'influence de la ligne 18, la croissance de la population et des emplois devrait, entre 2014 et 2030, se situer dans une fourchette +25% à +30%. En regard, le nombre des utilisateurs de la voiture particulière (VP) croîtrait entre 15% et 20%, tandis que le nombre des utilisateurs des transports en commun (TC) progresserait beaucoup plus fortement, pour se situer entre 40% et 45%. Le partage modal passerait donc de 53% VP / 47% TC à une quasi-égalité VP/TC.

Mais il est plus intéressant de raisonner en termes de voyageurs-kilomètres qu'en termes de voyageurs, car les parcours effectués en VP sont en moyenne plus courts que les trajets en TC : en 2014, 51% des voyageurs-kilomètres sont effectués en VP et 49% en TC. Entre 2014 et 2030, avec la ligne 18, on peut estimer que la progression de voyageurs-kilomètres en VP va se situer aux alentours de 12,5%, tandis que la progression des voyageurs-kilomètres en TC va se situer entre 50% et 55%.

Le partage modal VP/TC exprimé en voyageurs se situerait donc en 2030 à 50%/50%, tandis qu'exprimé en voyageurs-kilomètres, il se situerait autour de 45%/55%.

Appréciation de la commission d'enquête

Là encore, la réponse intéressera les habitants et salariés. La croissance démographique de la « zone d'influence » de la ligne 18 étant largement acquise pour les années jusqu'à 2030, la SGP l'estime entre 25 et 30% entre 2014 et 2030 et considère qu'elle se répartira de manière inégalitaire entre la voiture particulière, actuellement majoritaire, et les transports en commun qui ne représentent que 47% des transports quotidiens actuels. En 2030, il devrait y avoir une répartition à peu près égalitaire entre ces moyens de transport en nombre de déplacements mais avec 55% des kms de trajet faits en transport en commun. Malgré tout, la pression sur la circulation ne diminuera pas en raison

de la croissance démographique, mais la majorité de cette augmentation sera absorbée par les transports en commun.

D3. Sous-thème 3 : La rentabilité socio-économique du projet

D3.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Celle-ci est souvent aux yeux des déposants la conséquence de leur vision des deux points précédents confrontée aux impacts environnementaux que suscite le projet. Les remarques peuvent être très globales, parfois cependant elles portent sur la démarche retenue par le dossier pour l'évaluation de la rentabilité socio-économique du projet.

Visions globalisantes

Obs N°80 de déposant non identifié, qui s'insurge : « *Contre un projet pharaonique désigné comme non rentable par le rapport de la commission d'enquête, un projet qui ne verra le jour qu'en 2030 alors que les besoins sont immédiats.../...Pour une solution qui peut être mise en place dans un horizon raisonnable (<3ans) et des délais de construction vivables et pour une maîtrise des coûts et un projet qui se compte en millions et pas en milliards. »*

Obs N°355 de Mme Katy TRECA, qui regrette : « *Après avoir été déclarée d'utilité publique fin mars 2017 malgré... le rapport de la direction générale du Trésor stipulant que.../... le projet n'est pas rentable. »*

Obs N°95 de SB, qui précise : « *Le projet actuel n'a pas de sens concernant le tronçon de la Ligne 18 entre le CEA et Versailles Chantiers, le doublement de la D36 et les voies de bus suffisent. Ce tronçon ne sera pas rentable, et moche. »*

Obs R-PA-13 de M. et Mme Grimault, qui s'intéressent à la rentabilité « locale » de la Ligne : « *La Ligne 18 ne désengorgera pas la Ligne B, seule Ligne à desservir Palaiseau et très surchargée, puisqu'aucune gare sur Palaiseau n'est prévue sur la Ligne 18. L'impact socio-économique est donc globalement négatif pour les habitants de Palaiseau. »*

D'autres insistent sur le maintien du projet :

Obs N° 393 de l'association de Bange-Houdon, qui insiste sur : « *Mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la Ligne 18 : le projet est lancé et doit se poursuivre, nous préconisons une solution souterraine sur la totalité du tracé jusqu'à Versailles Chantiers pour éliminer les nuisances d'un viaduc, bien que le souterrain soit d'un coût supérieur ; la desserte de Satory Ouest par la Ligne 18 est essentielle pour le développement de ce nouveau quartier de Versailles. »*

La méthode de calcul de la rentabilité économique du projet interroge plusieurs observateurs. La rentabilité socio-économique très positive dont fait état le dossier laisse sceptiques bon nombre d'observateurs qui s'interrogent sur les modalités de calcul retenues par la SGP.

Obs N°83 de l'UASPS sur le registre dématérialisé, qui souligne : « *Dans la section 7.1 de la pièce H (pages 92-95), on trouve un bilan quantifié des avantages et des coûts de la Ligne 18. Dans ces calculs, l'évaluation des postes figurant dans le tableau de la page 94 n'est pas ou très peu expliquée. Afin de pouvoir juger de l'exactitude et*

de la sincérité de ces calculs, il est indispensable de connaître le mode de calcul des chiffres figurant dans la colonne de droite. »

Certaines observations vont plus loin :

Obs N°379 de la « FNAUT », qui conclut : *« La rentabilité socio-économique qui était déjà faible dans le dossier de 2016, devrait être négative. Ce n'est qu'au prix de soi-disant bénéfices apparus soudainement (« effet d'agglomération » notamment) que la SGP réussit à sortir du chapeau une rentabilité socio-économique positive pour la Ligne 18. Chacun appréciera le sérieux de cette méthode, utilisée dans aucun autre projet francilien. »*

Obs N°189 de M. ou Mme Restagno, qui ajoutent : *« Cette Ligne de métro n'a aucun sens. Elle est fondée sur un modèle économique et environnemental non raisonnable. 1-elle fait l'hypothèse d'une croissance économique de 1.5 %, ce qui n'est ni souhaitable, ni raisonnable. 2 – elle est très déraisonnable car le nombre d'arrêts fait qu'il sera pour les gens qui habitent autour du campus de l'Université souvent rentable de prendre la voiture. 3 – elle conduit à une urbanisation déraisonnable. Il faut cesser la gabegie. »*

Obs de l'association « COLOS », qui indique : *« L'étude socio-économique fournie par la SGP s'appuie sur des hypothèses, des modèles et des projections très différentes de celle ayant abouti à la DUP de 2017, et sans surprise affiche un bilan (VAN) substantiellement différent (passant de 185M€ à 5900 M€). Dans un contexte économique aussi incertain (peut-on sérieusement tabler, comme le fait la SGP, sur une croissance soutenue de 1.5% de PIB dans les dix prochaines années ? Comment prend-on en compte la forte récession qui va en tout état de cause affecter l'année 2020 ?), la moindre des choses serait que cette étude hautement technique soit accompagnée d'une contre-expertise indépendante, comme cela avait été le cas en 2016. Une première analyse a été proposée par le collectif d'associations Colos, qui montre que beaucoup d'hypothèses retenues par la SGP sont fortement contestables. On ne peut laisser le porteur d'un projet d'aménagement être ainsi juge et partie dans l'évaluation de l'intérêt de son projet pour la collectivité. La moindre des choses serait de présenter au public et aux experts, sous une forme compréhensible et contradictoire, les différents éléments de cette évaluation socio-économique. »*

La question du calendrier

Les problèmes de transport sont tels, que plusieurs observations insistent sur cet aspect du projet, en étant parfois plus sensibles à cette question qu'au moyen de transport ou au tracé de la Ligne

Obs N°80 de déposant non identifié, qui se déclare : *« Pour une solution qui peut être mise en place dans un horizon raisonnable (<3ans) et des délais de construction vivables et pour une maîtrise des coûts et un projet qui se compte en millions et pas en milliards. »*

Obs N°386 de M. Philippe Escande, qui ajoute : *« La Ligne 18 ne répond pas en termes de date de disponibilité aux besoins actuels et à 2-3 ans des usagers des nouvelles structures du Plateau de Saclay. La Ligne 18 trop chère, trop tard. »*

Obs N°409 du Conseil départemental de l'Essonne, qui conclut : *« Au regard de l'intensification des développements urbains et économiques sur le plateau de Saclay et des besoins croissants de mobilité engendrés, il importe que le calendrier de mise*

en service de la Ligne 18, soit 2026 pour la section Massy-CEA Saint Aubin et 2027 pour la section Orly-Massy, soit strictement respecté. »

Des conclusions définitives

De nombreuses observations donnent un avis sans nuance sur la rentabilité socio-économique du projet. On en citera quelques-unes.

Obs N°55 de déposant non identifié, qui s'insurge : « *Contre un projet de Ligne 18 en viaduc, de par son coût exorbitant, son énorme impact environnemental et le modeste intérêt apporté aux usagers selon différentes études est une aberration. Les coûts d'exploitation ont été évalués et ne seront pas rentables. Au final si ce projet se fait, il restera une dette colossale, une dégradation environnementale catastrophique par la bétonisation quasi irrémédiable de terres agricoles très fertiles, et toujours plus de nuisances sonores.* »

Obs N°306 de déposant non identifié, qui souligne : « *La Ligne correspond à un besoin non justifié, (c'est un) investissement non pertinent et non rentable.* »

Obs N°R2-SA-6 de l'association « Qualité de vie du pays de Limours et de l'Hurepoix », qui regrette « *La future urbanisation dont le rapport se félicite de l'accélération et de l'amplification qui, en améliorant les retombées positives pour la collectivité en matière d'emploi notamment, assureraient le maintien de la rentabilité du projet dont le coût est très fortement réévalué (passant de 2,86 milliards enquête de 2016 à 4,46 milliards dans le présent dossier +56 % !) (et) le coût très important d'un investissement pourtant inutile car pouvant être remplacé par des solutions de moindre impact et beaucoup moins coûteuses, à l'heure où les difficultés financières d'Île de France Mobilités dues à l'accroissement des charges d'exploitation du réseau de transports franciliens, à la baisse de fréquentation potentiellement générée par le recours accru et durable au télétravail, devraient plutôt entraîner une « frugalité » pour de nouveaux équipements et la concentration des moyens sur l'amélioration et l'entretien de l'existant, des mobilités du quotidien comme le souligne l'avis de la Cour des comptes.* »

D3.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Pièce H – Evaluation socio-économique

Le chapitre H4, donne des informations actualisées sur les bénéfices à attendre du projet, en aboutissant, malgré l'augmentation des coûts de construction à une rentabilité elle aussi augmentée.

Le tableau suivant (p.94) résume les avantages attendus du projet tels qu'ils figurent dans le dossier, avantages qui dépassent significativement les coûts qui figurent plus haut.

Valeur actualisée en 2010 en Md€ 2010	Ligne 18 Orly-Versailles
Valorisation des effets transports	0,8
Régularité	0,5
Confort	0,0
Gains environnementaux et urbains	0,8
Effets d'agglomération	3,5
Valorisation des nouveaux emplois	4,3
Emplois de chantiers	0,5
Total Avantages	10,4

S'agissant des gaz à effet de serre, il est indiqué (p.100) que la compensation des gaz émis durant la construction sera acquise au bout de 12 ans, grâce, pour l'essentiel, à la densification et à la création de logements bien isolés.

D3.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET PAR LA COMMISSION

Question D18 : Quelles sont les conséquences en termes de rentabilité socio-économique du report de 2024 à 2026 et 2027 du tronçon Est, et les expliquer ?

Réponse de la SGP

Comme présenté dans la pièce H (tableau de la page 97), la perte de bénéfices nets pour la collectivité d'un report éventuel de cinq ans de la mise en service de la ligne 18 serait de 0,6 milliard d'euros par rapport à un montant de bénéfices nets de 5,6 milliards.

Ce calcul résulte d'une actualisation avec un décalage de cinq ans des données annuelles de bénéfices et de coûts. Avec la même arithmétique, on peut estimer qu'un décalage d'une année du chantier et de la mise en service du tronçon Est entraînerait une perte annuelle pour la collectivité de 70 à 80 millions d'euros, soit de 210 à 240 millions d'euros pour les trois ans.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP confirme en les précisant les informations données dans la pièce H p.97. Le report de la mise en service de la ligne se traduit par une baisse de sa rentabilité socio-économique.

Question D19 : Pouvez-vous expliquer le 3^{ème} (et dernier) tableau de la page 95 de la pièce H ?

en milliards d'euros 2010	Orsay Versailles	
	Sans COFP	Avec COFP
Avantages nets des divers (voirie et taxes)	3,6	
Coûts d'exploitation et d'investissement	-1,2	-1,3
VAN	2,4	2,1

Demande de complément

Indiquer ce que sont les « avantages divers, voirie et taxes ».

Réponse de la SGP

Ce tableau correspond au calcul des avantages et des bénéfices spécifiques au tronçon Orsay-Gif – Versailles Chantiers (dans un scénario où la phase 1 de la ligne correspondait à une séquence Aéroport d'Orly – Orsay-Gif et non CEA Saint-Aubin), effectué avec les mêmes méthodes que pour le schéma d'ensemble et pour la ligne.

Les « avantages nets des divers, voiries et taxes » concernent la perte de recettes fiscales sur les carburants et de recettes de stationnement pour les collectivités locales due à la diminution de l'usage des véhicules particuliers.

Il vise à clarifier un point qui avait fait l'objet d'une critique du CGI dans son avis de 2015 concernant la rentabilité socio-économique de la partie Ouest de la ligne.

Appréciation de la commission d'enquête

Ce tableau qui figure dans la pièce H du dossier n'apporte pas de réponse claire à la question de savoir si le tronçon entre la gare CEA-Saint-Aubin et Versailles

est un projet vraiment rentable dès lors qu'il ne retient pas la gare comme point de départ mais Orsay.

Question D20, relative aux calculs de rentabilité socio-économique

Les calculs de rentabilité socio-économique qui figurent pièce H4.7 ne distinguent pas en général selon les tronçons concernés de la Ligne 18 : les gains (en temps de trajet etc.) semblent se concentrer sur le tronçon Massy-Saclay. De là, le dossier conclut que « la rentabilité globale du tronçon Orly-Versailles est donc très importante ».

Pouvez-vous appliquer séparément à chacun des trois tronçons mis en service en 2026, 2027 et 2030 le même calcul de rentabilité socio-économique ?

Pouvez-vous, notamment fournir le tableau de la page 94 de la pièce H en séparant les tronçons est (mise en service en 2026 et 2027) et tronçon ouest (mise en service en 2030) ?

Demande de complément

Compte tenu de la sensibilité de la question de la rentabilité socio-économique du tronçon Saclay-Versailles, et des perspectives aléatoires d'urbanisation massive, il faudrait reprendre la réponse pour ce tronçon et argumenter la position de la SGP.

Réponse de la SGP

Il convient de rappeler que la ligne 18, qui correspond au tronçon « Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers » de la « ligne verte » du schéma d'ensemble, forme un ensemble cohérent et n'est pas décomposable en « sous-tronçons », même si sa mise en service est séquentielle. La construction de la ligne se fait d'ailleurs en continuité entre les trois séquences de 2026, 2027 et 2030 : les deux tunneliers de la phase 1 vont démarrer en même temps (entre Palaiseau et Massy pour l'un, et Massy et Orly pour l'autre), et le viaduc sera construit d'une seule traite.

Aussi, comme cela a été expliqué dans la pièce H, il serait déraisonnable du point de vue de la robustesse des résultats et des conclusions opérationnelles qui pourraient en être tirées de procéder à des calculs trop fins dans le temps et dans l'espace, au-delà de ce qui a été présenté pour le calcul de la rentabilité du tronçon Orsay-Versailles.

En outre, il convient de rappeler que les perspectives d'urbanisation autour des trois gares de la phase 2 (Saint-Quentin Est, Satory et Versailles Chantiers) sont déjà bien connues, avec les trois ZAC de Guyancourt – Saint-Quentin, Satory Est, Satory Ouest et le périmètre d'études à Versailles Chantiers.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de cette réponse. La SGP estime que : « *il serait déraisonnable du point de vue de la robustesse des résultats et des conclusions opérationnelles qui pourraient en être tirées de procéder à des calculs trop fins dans le temps et dans l'espace, au-delà de ce qui a été présenté pour le calcul de la rentabilité du tronçon Orsay-Versailles.* »

Question D21 : Comment pouvez-vous expliquer l'absence de contre-expertise financière sur la rentabilité socio-économique du projet, comme le soulève

l'association COLOS ?

Demande de complément

Préciser quelle est la réglementation citée en référence, à propose de la contre-expertise de l'évaluation socio-économique « la réglementation ne prescrit pas de consultation du SGPI en cas de modification du projet, que celle-ci soit substantielle ou non ».

Réponse de la SGP

L'évaluation socio-économique (pièce H) est réalisée et contre-expertisée dans le strict respect de la réglementation (article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 et décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics) et des instructions méthodologiques applicables.

C'est à ce titre que la pièce H initiale a été soumise à contre-expertise et avis du commissariat général à l'investissement (CGI, désormais SGPI – secrétariat général pour l'investissement) lors de la procédure de DUP initiale de la ligne 18, (cf. pièces J10 et J11 du dossier).

En revanche, la réglementation ne prescrit pas de consultation du SGPI en cas de modification du projet, que celle-ci soit substantielle ou non. La logique se conçoit aisément : il s'agit de soumettre à des analyse préalables homogènes les décisions en matière d'investissement de l'Etat et de ses établissements publics et de saisir le SGPI pour avis, et contre-expertise au-delà d'un certain seuil, pour éclairer les choix des autorités compétentes, mais la réalisation effective des dépenses liées à la mise en œuvre de ces investissements n'a pas ensuite à être subordonnée à l'absence d'évolution des données prises en compte lors de l'évaluation socio-économique initiale du projet.

Néanmoins, et alors même que la saisine n'était pas obligatoire dans le cadre d'une procédure de DUP modificative, la SGP, souhaitant toujours privilégier une totale transparence et une information exhaustive des différents acteurs du projet, a volontairement soumis l'évaluation socio-économique actualisée de la ligne 18 à l'avis du SGPI dans le cadre de la présente procédure : celui-ci a été saisi le 11 octobre 2019 et a rendu le 27 février 2020 un avis favorable à l'ensemble du projet (avis n° 2020-89 et rapport des contre-experts, joints en pièces P02 et P03).

Les réserves, qui portaient sur quatre thèmes (insister sur les impacts attendus de la ligne 18 sur les territoires effectivement traversés ; mieux justifier la part affectée des bénéfices globaux du GPE à la ligne 18 ; obtenir des engagements permettant de garantir à moyen terme la densification tout au long de la ligne ; détailler les différents apports de la puissance publique), ont été prises en compte dans la rédaction de la pièce H, qui a été complétée en conséquence avant sa présentation au public dans le cadre de l'enquête publique de la procédure de DUP modificative en juin-juillet 2020.

Suite à une erreur matérielle, cet avis favorable facultatif proprement dit n'a pas été inclus directement dans le dossier.

Pour autant, une contre-expertise a bien été réalisée sur l'évaluation socio-économique de la ligne 18 telle qu'actualisée en vue de la demande de DUP modificative, quand bien même cela n'était pas obligatoire, et le public a été informé en cohérence avec cet avis, la pièce H ayant été reprise par la SGP pour en tenir compte avant l'enquête publique.

Appréciation de la commission d'enquête

Errare humanum est...la commission estime que l'enquête aurait pu être différente si la contre-expertise avait été incluse dans le dossier.

Question D22 : S'agissant de l'effet d'agglomération dans le calcul de la VAN, il est recommandé, notamment par l'IGF, de le soumettre à des experts indépendants de la maîtrise d'ouvrage. Pouvez-vous expliquer comment cela a été le cas pour la Ligne 18 ?

Réponse de la SGP

Le calcul des effets d'agglomération, qui constituent une composante à part entière de l'analyse socio-économique, a bien été soumis à des experts indépendants de la SGP, à plusieurs reprises comme prescrit par les textes en vigueur et même au-delà tel qu'exposé dans la réponse à la question D21, à la fois dans le cadre du programme du Grand Paris Express dans son ensemble et du projet de ligne 18.

Appréciation de la commission d'enquête

La contre-expertise de la SGPI rappelle (p.36) que l'ampleur de l'effet d'agglomération dans une zone déjà dense et diverse comme la zone d'influence de la ligne 18 doit être calculé avec prudence. Elle donne cependant acte à la SGP de l'absence de biais méthodologique dans les calculs de la rentabilité socio-économique du projet.

Question D23 : Quelle est l'aire concernée par l'effet d'agglomération retenue dans le calcul de rentabilité ? Préciser le détail des secteurs concernés.

Demande de complément

Compléter avec une carte.

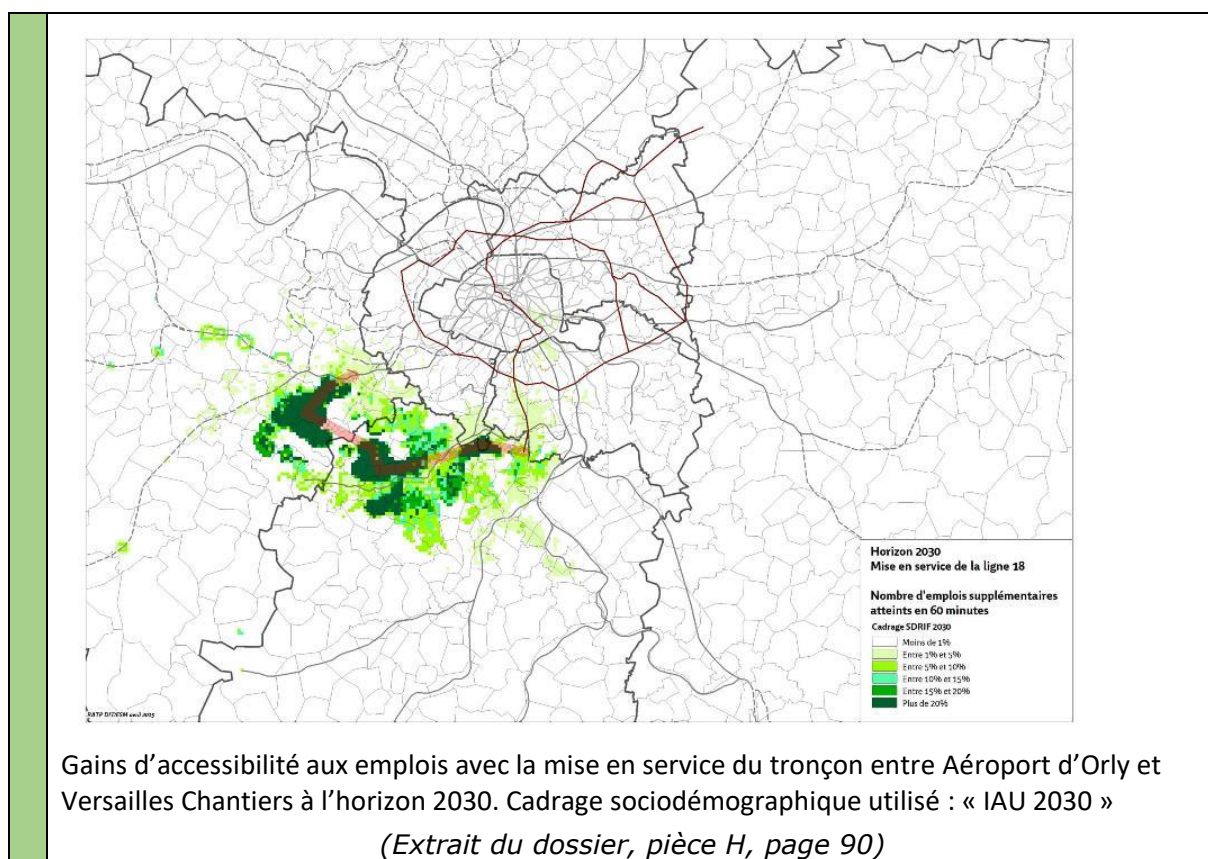
Réponse de la SGP

L'aire concernée par les effets d'agglomération (positifs comme négatifs) entraînés par la mise en service du GPE et de la ligne 18 est la région Ile-de-France dans son ensemble.

L'aire directement concernée par la mise en service de la ligne 18 correspondent au périmètre de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay (pilotée par l'EPA Paris-Saclay), des communes de Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles, et des territoires T2 et T12 de la Métropole du Grand Paris.

On n'a pas procédé à des calculs d'effets d'agglomération par secteur d'activité car ces effets dépendent pour beaucoup des qualifications des personnels plus que des secteurs d'activité, dont la nomenclature est trop large pour distinguer la nature précise des qualifications des emplois concernés.

Cependant, la littérature scientifique existant sur le sujet met en évidence que les effets d'agglomération sont, toutes choses égales par ailleurs, nettement plus importants pour les activités scientifiques que pour la moyenne de l'activité économique. Ainsi on peut considérer que les effets d'agglomérations calculés pour la ligne 18 sont probablement nettement plus importants que les chiffres présentés dans la pièce H.



Appréciation de la commission d'enquête

L'aire retenue dans le calcul de l'effet d'agglomération paraît raisonnable car elle reste à faible distance de la ligne et des gares.

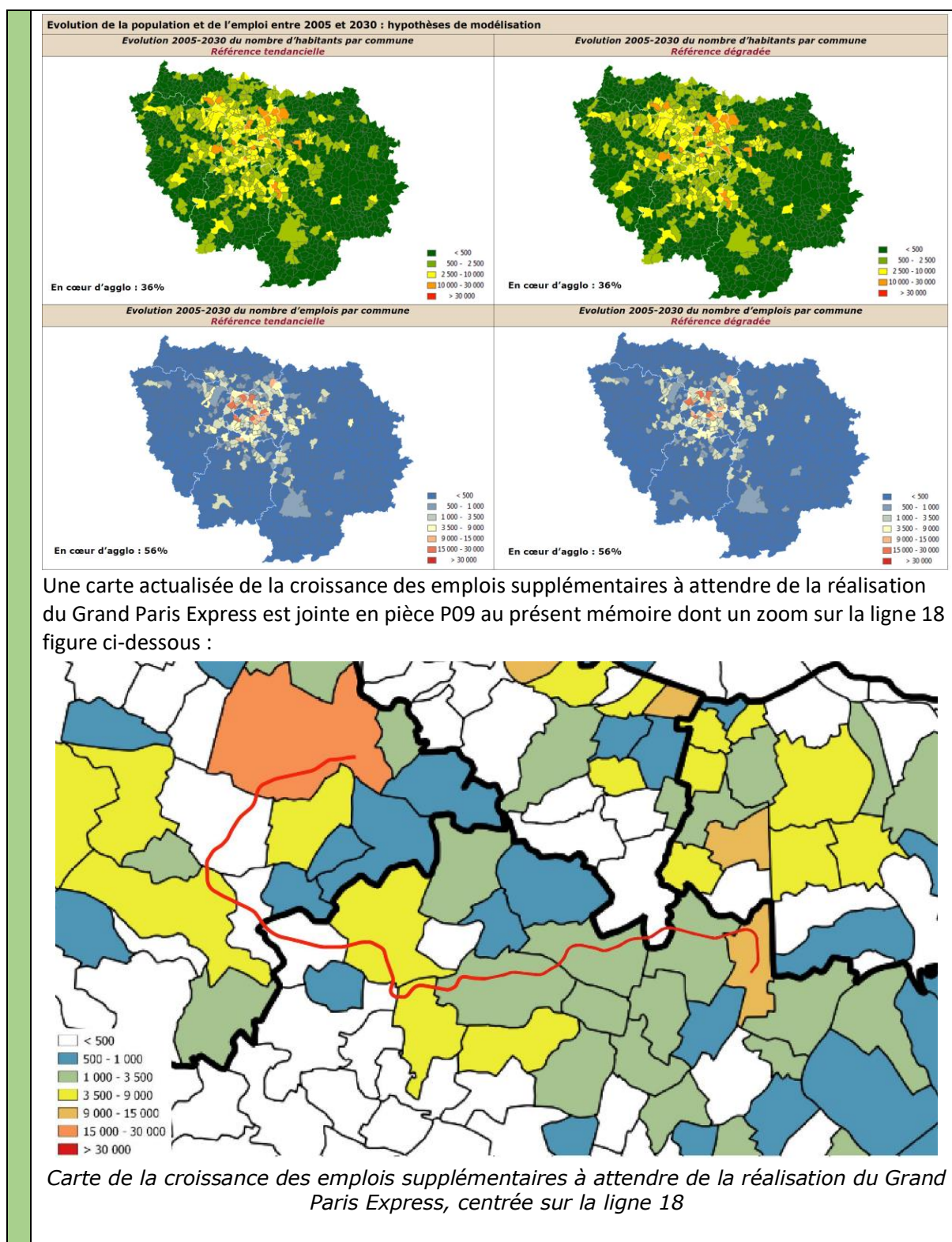
Question D24 : L'effet d'agglomération conduit à considérer que la densification d'un territoire y augmente la productivité. Quels sont les territoires sur la Ligne 18 dont la densification va être, selon la SGP, accrue ?

Demande de complément

Il serait souhaitable de remettre les cartes dans le corps même de la réponse, en ne retenant pour celle qui figure en pièce 9 qu'une large bande autour de la ligne 18.

Réponse de la SGP

L'évolution de la population et des emplois projetée par la SGP fait l'objet des cartes des pages 50 à 52 de la pièce H et rappelées ci-dessous :



Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la SGP à cette question, en particulier la carte ci-dessus, montre la concentration des créations d'emplois attendues de la ligne 18.

Question D25 : Quel taux a été retenu pour l'effet d'agglomération ? Comment le justifiez-vous ?

Réponse de la SGP

Le taux de base retenu dans le calcul des effets d'agglomération est de 2,4% pour l'élasticité productivité/densité, tel que recommandé par les instructions ministérielles et comme cela figure d'ailleurs dans le rapport Quinet de 2013. Ce taux a été légèrement modulé pour tenir compte des recherches effectuées entre temps sur le sujet et cette modulation a été validée par les contre-expertises auxquelles ont été soumises les évaluations du GPE.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend acte de la méthodologie suivie par les évaluateurs.

Question D26 : Dans le calcul de rentabilité, l'effet d'agglomération est-il retenu uniquement pour les emplois créés ou bien inclut-il les emplois existants dans l'aire concernée ?

Réponse de la SGP

Les effets d'agglomération concernent l'ensemble des emplois, existants et à venir du fait de la réalisation du GPE.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission s'interroge de savoir s'il est normal que l'effet d'agglomération soit raisonnablement appliqué en y incluant les emplois existants déjà. Ceci est à rapprocher des interrogations manifestées par la commission sur la question de savoir quel est le degré d'applicabilité de cet effet dans une zone déjà aussi dense que l'Île-de-France (voir l'appréciation de la commission sous la question D22).

Question D27 : Si l'effet d'agglomération est pris en compte pour valoriser les emplois transférés, a-t-il été tenu compte en négatif de la baisse de densité dans l'aire d'origine de l'emploi ?

Réponse de la SGP

Le calcul des effets d'agglomération est bien le fruit d'un solde net pour les communes qui connaîtront une croissance de leurs emplois dont on déduit les diminutions pour les communes qui connaîtront une réduction relative du fait de la mise en service du GPE.

Appréciation de la commission d'enquête

Cette réponse rassurera sur la méthodologie retenue. Le simple déménagement d'une entreprise ou d'une grande école d'une commune de banlieue au plateau de Saclay, sans modification aucune par ailleurs, ne crée pas un « bénéfice » qui serait totalement factice.

Question D28 : Pouvez-vous indiquer comment on a évité les double-comptes entre la valorisation des emplois et l'effet d'agglomération dans le calcul des bénéfiques ?

Réponse de la SGP

Il n'y a aucun double compte entre ces deux effets. Leurs natures sont différentes. La valorisation des emplois créés correspond à la valeur sociale de la création d'un emploi net qui permet de résorber le chômage et son coût pour la collectivité. Les effets d'agglomération représentent les bénéfiques de productivité induits par une densification accrue de l'emploi du fait de l'arrivée du GPE et existeraient même s'il n'y avait pas d'induction d'emplois nouveaux.

Ces raisonnements et la justification des méthodes de calcul de ces effets sont détaillés dans la pièce H.

Appréciation de la commission d'enquête

Il est un fait que les anciennes démarches pour la valorisation des emplois et pour le calcul de l'effet d'agglomération comportaient un risque non négligeable de double-comptes, risque d'autant plus important quand ces deux postes de la VAN pèsent très lourd dans le bilan final, comme c'est le cas en l'espèce. Mais comme le souligne la contre-expertise (p.43) fournie à la commission mais après la clôture de l'enquête publique : « *la modification proposée dans la nouvelle évaluation (prise en compte d'un unique facteur de valorisation des effets d'agglomération) permet de s'assurer de l'absence de tout double compte.* »

La commission note donc que des progrès ont été réalisés sur ce point afin d'éviter d'aboutir à des résultats sans aucune signification.

Question D29 : Pouvez-vous expliquer et développer comment se combinent les données suivantes : maintien du trafic automobile (pièce H p. 95) et les données fournies (pp. 100 et 101 de la pièce H) concernant la diminution des gaz à effet de serre et l'incidence du projet sur cette diminution ?

Réponse de la SGP

Le projet entraîne un transfert modal accru de la voiture particulière vers les transports en commun par rapport à la tendance qui se serait produite sans la réalisation du Grand Paris Express, et il est apprécié par les modèles de prévision de trafic, Modus en l'espèce.

Il convient de souligner que le calcul concernant la diminution des gaz à effet de serre compare ce qui se produira avec la réalisation de la ligne 18 et ce qui se serait produit sans cette ligne : dans ce dernier cas la circulation automobile aurait été plus importante et les émissions de GES plus élevées, alors qu'avec la réalisation de la ligne 18 elles sont contenues.

Appréciation de la commission d'enquête

En l'absence de ligne 18, la circulation augmenterait encore accroissant les émissions de gaz à effet de serre.

Question D30 : Comment sont pris en compte dans le calcul de rentabilité socio-économique les impacts négatifs du projet, en particulier les destructions d'emplois résultant des expropriations, la diminution de la valeur des biens amputés de leur tréfonds, les impacts environnementaux (nuisances sonores et visuelles notamment) etc. ?

Demande de complément

La question portait aussi sur les impacts environnementaux, plus difficiles à chiffrer, mais qui demandent à être mieux pris en compte par la maîtrise d'ouvrage.

Réponse de la SGP

Les impacts environnementaux sont appréciés selon les normes quantitatives en vigueur dans les instructions ministérielles. Les expropriations et leurs éventuelles conséquences économiques donnent lieu à des mesures compensatoires dont le coût est repris dans les coûts du projet.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP indique que *« les impacts environnementaux sont appréciés selon les normes quantitatives en vigueur dans les instructions ministérielles »*. Toutefois on notera que la contre-expertise s'est interrogée sur le mode de calcul retenu, indiquant p. 42 : *« Le projet de ligne 18, qui devrait induire un fort développement urbain, entraînera une forte consommation d'espaces ruraux dans les zones que la ligne desservira. Du fait d'une ventilation des effets non conventionnels sur les différentes lignes du GPE, la contre-expertise remarque que les coûts liés à l'artificialisation des zones desservies par la ligne 18 seraient partagés sur l'ensemble du GPE, et ne reflèteraient pas l'importance de l'artificialisation des terres autour de la ligne : le coût lié à l'artificialisation des terres rurales induite par chaque ligne dans les zones qu'elle dessert devrait pouvoir être pleinement rattaché à chacune de ces lignes.../...Ainsi, au regard des éléments à sa disposition, la contre-expertise constate que le calcul des gains urbains proposé dans la nouvelle évaluation est susceptible de sous-évaluer fortement l'impact de l'artificialisation des sols et des dépenses d'investissement nécessaires pour accompagner le développement urbain dans les zones qui seraient desservies par la ligne 18. »*

Question D31 : Si des éléments de la question précédente ne sont pas pris en compte dans l'évaluation chiffrée de la rentabilité socio-économique du projet, pouvez-vous indiquer comment la SGP les prend en compte dans une évaluation plus « qualitative » ?

Demandes de complément

La question portait aussi sur les impacts environnementaux, plus difficiles à chiffrer, mais qui demandent à être mieux pris en compte par la maîtrise d'ouvrage.

Réponse de la SGP

Comme exposé dans la réponse à la question D30, les éléments sont pris en compte dans l'évaluation chiffrée.

Appréciation de la commission d'enquête

Les impacts environnementaux sont « chiffrés » conformément aux instructions ministérielles pour la rentabilité du projet.

Question D32 : Quelles sont les mesures incitatives (ou les pénalités) pour la SGP de respecter les calendriers sur lesquels elle s'est engagée ?**Réponse de la SGP**

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.

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.

Appréciations de la commission d'enquête

La commission ne peut que se satisfaire d'une réponse aussi courte et claire.

Question D33 : Compte tenu de l'incompréhension que suscitent chez certains les données (taux d'accroissement du PIB, démographie etc.) retenues par la SGP pour calculer la rentabilité du projet, pouvez-vous les rappeler en indiquant si elles paraissent toujours d'actualité, après la crise sanitaire ?**Réponse de la SGP**

Les données démographiques et économiques d'ensemble retenues résultent des normes de calculs fixées par les instructions ministérielles en vigueur. La crise du Covid-19 aura indéniablement un effet sur les taux de croissance des prochaines années, et il est possible de que nouvelles instructions modifient les taux normatifs à retenir.

Ceci étant, il est actuellement difficile de prévoir ce que sera la croissance des prochaines années, et par ailleurs il est probable que l'effet de la crise sanitaire ne portera que sur les toutes prochaines années, alors que les prévisions du Grand Paris Express (et de la ligne 18) concernent principalement les années postérieures aux dates de mise en service, soit à partir de 2025-2030, dates auxquelles il est probable que les effets immédiats et importants de la crise se seront estompés.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission comprend les difficultés à s'adapter dans un contexte économique-sanitaire particulièrement évolutif et complexe et dès lors la difficulté à répondre à une question sur ce point. Toutefois, elle comprend aussi les interrogations du public qui peut avoir l'impression d'un décalage complet entre ses préoccupations immédiates et les projets à moyen terme. La

commission pense qu'il est nécessaire pour la SGP et les autorités de faire preuve de pédagogie pour justifier, dans le contexte actuel, des projets comme celui de la ligne 18.

Question D34 : Quels sont d'après les prévisions de la SGP le pourcentage des dépenses de construction de la Ligne 18 dans le GPE et le pourcentage des voyageurs qui y seront transportés par rapport à ceux transportés dans tout le GPE ? Quelles réflexions suscitent les résultats ?

Réponse de la SGP

La ligne 18 représente 9,5% des coûts actualisés du GPE et 5,2% des trafics tels qu'ils sont prévus par les modèles, dont il est rappelé qu'ils sous-estiment fortement la fréquentation de la ligne 18 compte tenu de la difficulté qu'ils ont à estimer les flux dans des zones en considérables transformations.

Une telle analyse qui se limiterait aux flux occulterait le fait que la ligne 18 est d'abord un projet essentiel à la réussite d'une politique de développement scientifique et économique du pays : il faut apprécier les effets du projet dans leur totalité et non pas limiter les avantages aux bénéfices pour les usagers, comme cela est exposé dans la pièce H. D'ailleurs, devant le même type de questionnement, le Gouvernement a tranché nettement dans le sens de la nécessité de réaliser la ligne 18 et le Conseil d'Etat, lors de l'examen en 2018 des recours en annulation du décret de DUP, a également tranché en faveur de l'utilité publique du projet alors même que sa rentabilité socio-économique était à l'époque inférieure à celle calculée aujourd'hui sur des bases actualisées.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP indique clairement que la ligne 18 répond d'abord à un objectif de participer à un aménagement d'un territoire destiné au développement scientifique et économique du pays, et ne se limite pas -loin s'en faut- à répondre aux besoins immédiats pour les usagers, qu'ils soient habitants ou salariés dans la zone. C'est à cette aune qu'il convient d'apprécier le projet.

Question D35 : D'une manière générale, une infrastructure de transport peut avoir pour objectif de répondre à un besoin immédiat ou prévisible à court terme, ou bien avoir un objectif plus structurant à long terme. Comment la SGP classe-t-elle chaque tronçon de la Ligne 18 dans l'une ou l'autre catégorie ?

Réponse de la SGP

La SGP ne distingue pas les effets de court terme et les objectifs structurants pour apprécier l'utilité publique d'une infrastructure majeure de transports en commun.

Les méthodes présentées par la SGP intègrent ces deux perspectives dans le même temps, et il serait hasardeux et vain de classer certains tronçons dans une rubrique « besoins immédiats » et d'autres dans une rubrique « besoins à long terme ».

L'intégration dans un calcul commun des effets directs pour les usagers des transports et des effets économiques à long terme est la seule manière de faire pour aborder les infrastructures majeures et transformationnelles comme le Grand Paris Express en Ile-de-France ou Crossrail à Londres, qui pose les mêmes problèmes que le Grand Paris Express

avec des solutions analogues. Il est en revanche essentiel de présenter des techniques d'évaluation robustes, basées sur le meilleur des connaissances actuelles et soumises à des regards indépendants et le plus objectifs possibles. C'est ce que la SGP s'est appliquée à faire avec des méthodes reconnues comme pertinentes.

Appréciation de la commission d'enquête

« Il serait hasardeux et vain de classer certains tronçons dans une rubrique Besoins immédiats, et d'autres dans une rubrique Besoins à long terme », est-il dit ! Au-delà de propos inutilement désobligeants, la commission en déduira que la SGP considère comme hasardeuses et vaines les mises en garde des contre-experts du SGPI, lesquels indiquent dans leur rapport aux pages 50 et 51 :

« Dans le rapport de 2016, les contre-experts, estimant que la rentabilité du tronçon Saclay-Saint-Aubin-Versailles était négative, avaient recommandé que cette liaison soit différée. Cette recommandation reprise dans l'avis du CGI, n'a pas été retenue dans l'arbitrage du Premier ministre. La question demeure aujourd'hui. La seule prise en compte des avantages tels qu'ils sont actuellement calculés justifie difficilement la construction de cette liaison dans le calendrier actuellement prévu. Les éléments mobilisés dans le dossier d'évaluation restent très insuffisants pour éclairer cette décision. »

Certes, après avoir indiqué que le dossier ne justifie pas la construction à court terme du tronçon prévu en deuxième phase d'ici 2030, ajoutent-ils qu'ils ont été sensibles à l'argument d'aménagement du territoire souligné par les représentants de la SGP lors de leurs auditions :

« Il n'en demeure pas moins comme cela pu être clairement exposé lors de plusieurs auditions que les enjeux de la ligne 18 sont à comprendre au regard de la politique d'aménagement des territoires traversés par cette infrastructure et qui pourra être réellement engagée de manière volontariste dans les années qui viennent. Le bénéfice de la ligne 18, et particulièrement celui de ce tronçon, se trouve être fortement dépendant de la capacité de l'ensemble des acteurs à se mobiliser pour faire converger le développement de ces différentes zones autour du pôle qui se construit sur Saclay. Il n'y a aucune automaticité entre l'existence de cette infrastructure et ce développement. Si donc la ligne 18 est construite et mise en service comme c'est actuellement prévu, il est essentiel que des dispositions soient prises pour que les aménagements qu'elle permet soient réalisés, que les relations qu'elle permet soient améliorées, et il apparaît impératif que tout soit fait afin de favoriser non seulement des interfaces efficaces entre les gares et l'ensemble du système de réseau de transport local mais aussi et surtout une forte densification des zones situées au voisinage des gares. »

La rentabilité socio-économique du projet de ligne 18, en particulier du tronçon gare CEA-Saint-Aubin-Versailles-Chantiers, est subordonnée à la mise en œuvre de politiques volontaristes en matière d'urbanisation et de transport.

4.2.5. Thème E : Impacts temporaires

Ce thème a globalement été assez peu évoqué par le public, environ 1%, les impacts soulevés provenant en grande partie des associations/collectifs ou des élus.

Pour autant, un chantier de cette ampleur va bouleverser le quotidien des riverains et habitants des communes concernées, et plus globalement des territoires alentours pendant de nombreuses années.

L'importance d'une très bonne coordination et la nécessité d'information apparaissent dès lors fondamentales en raison de l'impact cumulé de chantiers simultanés sur le territoire (ceux de la SGP liés à la DUP initiale, l'autorisation environnementale, ceux liés à la DUP modificative, et enfin ceux relevant d'autres aménagements)

Une nécessaire rigueur dans l'organisation, la limitation des nuisances, l'information des populations à une échelle pertinente, la prévention et la résolution des problèmes seront nécessaires et devront faire l'objet d'une attention toute particulière.

Ce thème s'organise en 4 sous-thèmes :

- 1 : Le calendrier des travaux et celui des expropriations
- 2 : L'emprise et l'organisation des chantiers
- 3 : Les impacts sur la circulation
- 4 : Les impacts sur l'environnement

E1. Sous-thème 1 : Le calendrier des travaux et celui des expropriations

E1.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Les maires d'Orsay et de Palaiseau, mais également l'EPA Paris-Saclay ou encore le CEA ou Ile-de-France Mobilités ont souligné l'importance de rester dans le nouveau calendrier de mise en service, revu par décision du Gouvernement du 22 février 2018. Le Premier ministre a ainsi annoncé la mise en service anticipée du tronçon Massy Palaiseau à la gare CEA Saint-Aubin en 2026, celle entre l'Aéroport d'Orly et Massy Palaiseau en 2027 et enfin le tronçon gare de CEA Saint-Aubin à la gare Versailles-Chantiers en 2030.

L'approfondissement des études entraîne des évolutions qui nécessitent une déclaration d'utilité publique modificative, objet de cette présente enquête publique, car la maîtrise foncière n'est pas acquise pour l'ensemble des évolutions prévues, générant soit une extension de la bande de DUP initiale (au niveau du SMR/SMI à Palaiseau par exemple), soit une nouvelle bande de DUP liée à l'évolution du tracé au niveau des ouvrages annexes OA4 et OA5 par exemple. La détermination précise des parcelles à acquérir, ainsi que leurs propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés fera l'objet d'une enquête parcellaire qui concernera, des parcelles en surface ou des tréfonds dans la partie du tracé en souterrain.

De nombreux habitants d'Antony, Palaiseau ou encore Wissous se sont émus des courriers reçus en janvier 2020 évoquant l'expropriation de leurs tréfonds, ne comprenant, ni le mode opératoire, ni le calendrier, en particulier en raison de cette enquête publique DUP modificative se déroulant postérieurement à cet avis.

Ces observations peuvent faire l'objet du thème H développé ci-après.

Obs N°276, déposant non identifié : « Les propriétaires impliqués dans le creusement du tunnel de la Ligne 18 ont récemment été approchés par la société Systra pour acquérir les tréfonds au nom de la SGP. L'alternative proposée à la vente est la servitude décidée par la Préfecture. Malgré un entretien avec une responsable de Systra, de nombreuses questions demeurent : l'acquisition se base pour l'instant sur l'ancienne déclaration d'utilité publique : est-ce légal d'inciter les propriétaires à vendre en leur disant qu'ils n'ont pas le choix, avant même le résultat de la nouvelle enquête publique ? Le délai est beaucoup trop court pour prendre une décision de vente ou de servitude, puisque Systra impose aux propriétaires concernés de rendre leur décision en septembre. Or l'absence de documents garantissant l'absence de dangers aux structures pendant les travaux et ensuite l'exploitation (vibrations, bruits, glissements de terrain car terrain sableux, etc.) ne permet pas une décision éclairée. Il faudrait pouvoir disposer d'une étude sur les conséquences vibratoires et acoustiques dans les bâtis, pour les travaux et pour l'exploitation future (1 train toutes les trois minutes) ainsi que d'un plan plus détaillé du tracé exact de la Ligne sur Palaiseau uniquement, avec l'emplacement précis des évacuations prévues (fumées et personnes). Nous sommes plusieurs à avoir demandé un exemplaire de document de vente et de document de servitude, sans avoir rien reçu. Nous ne savons même pas de quel type de servitude il est question. Et aucune explication n'a été donnée sur l'expropriation des tréfonds mentionnée dans le dépliant de Systra sur l'acquisition foncière. Il serait souhaitable d'obtenir ces documents avant la fin septembre pour pouvoir prendre une décision éclairée. Il est hors de question de donner un chèque en blanc sur nos propriétés à la SGP. La méthode de calcul de l'indemnité proposée pour l'achat des tréfonds mérite également des précisions. La somme semble dérisoire par rapport à la dévalorisation probable des biens immobiliers au-dessus de la Ligne. Ors, une argumentation juridique solide sur ce calcul, il paraît indispensable de revoir les montants proposés par le Grand Paris. Enfin, un engagement écrit de la SGP pour la prise en charge des travaux de réparations en cas de dommages aux biens, sous un délai maximum d'un an, rassurerait les propriétaires inquiets. En conclusion, ces acquisitions foncières sont menées tambour battant, sans garanties ni discussions, avec un fondement juridique discutable et une indemnisation ridicule. »

D'autres font part de leurs inquiétudes face à l'évolution du tracé sur les ouvrages annexes 6 et 7 sur la commune de Wissous (Obs n°123, 155, 158, 164, 199, 205, 222, 388) :

Obs n°164, déposant non identifié : « Le tunnel de la Ligne 18 entre les ouvrages OA6 et OA7 sera creusé à 14 mètres de profondeur. Compte tenu de la forte présence d'argile dans les sous-sols de ce secteur, la construction d'un tunnel souterrain fait peser un risque non négligeable de gonflement/rétractation du sol. Le dossier d'enquête révèle que la commune de Wissous est située en zone d'aléa fort de remontée de nappes subaffleurantes. Habitant au droit d'un bâtiment en dessous duquel passera la Ligne 18, je m'interroge sur les conséquences de la construction de cet ouvrage sur mon habitation. Le dossier d'enquête publique indique que l'ensemble des mesures sera pris pour limiter les vibrations et le bruit sans indiquer précisément la teneur de ces mesures, ni le volume sonore et vibratoire. Serait-il possible d'avoir plus de précisions ? Un référé expertise du bâtiment sera-t-il réalisé en présence des copropriétaires pour constater l'état du bâtiment avant travaux ? Cette expertise apparaît indispensable en cas de désordres éventuels, consécutifs à l'exécution de

ces travaux. Par ailleurs, je souhaiterais avoir de plus amples informations sur les expropriations du tréfonds à venir. »

E1.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SUJET

Hormis des indications générales sur le calendrier global de la mise en service de la Ligne 18 par tronçons, résultant des arbitrages du gouvernement, les différentes pièces du dossier ne présentent pas de calendrier de travaux plus précis concernant les temps de travaux par tronçons, et a fortiori ceux concernés par cette enquête publique préalable à la DUP modificative.

Il en va de même pour les phases d'expropriations, dont certaines ont démarré dans le cadre de la DUP initiale.

E1.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Question E1 : Pouvez-vous présenter le calendrier détaillé des travaux liés à cette DUP modificative ? Y aura-t-il des décalages dans le temps selon les interventions ? Est-ce « à l'avancée » du tunnelier ou ces travaux seront-ils engagés en parallèle sur certains tronçons ? Comment ce calendrier s'articulera avec les travaux liés à la DUP de 2017 (par exemple le chantier lié à la gare du CEA Saint-Aubin et celui du viaduc, celui du SMR/SMI et celui de l'émergence en tranchée couverte, puis ouverte et en viaduc ?

Réponse de la SGP

Il est rappelé que la demande de modification de la DUP ne porte, sur les aspects « techniques » (c'est-à-dire hors mise à jour de l'évaluation socio-économique) que sur des points déjà anticipés :

- les ouvrages annexes 4 et 5 se substituent à l'ouvrage annexe 45 déjà prévu sur la même emprise ;
- l'ouvrage annexe 7 à Wissous, le centre d'exploitation (dont le site de maintenance des infrastructures – SMI) à Palaiseau et le franchissement de la RN118 à Orsay étaient déjà prévus, dans une configuration proche de celle présentée ;
- la DUP initiale prévoyait déjà des mesures conservatoires pour la gare CEA Saint-Aubin, qui figurait bien dans le projet de ligne 18 même si elle n'était pas couverte par la DUP.

La DUP modificative ne vise donc qu'à obtenir les autorisations administratives nécessaires aux travaux (le déclassement des espaces boisés classés à Wissous, Palaiseau et Orsay), dans le respect du calendrier déjà établi par ailleurs.

A titre de précision, il peut être indiqué que :

- les travaux préparatoires sur le site du SMI devront débuter dès février 2021 ;
- les travaux de génie civil des ouvrages annexes devraient se dérouler sur la période 2021-2024 : le tunnelier associé partira de l'OA8 en 2021, vers l'est, pour sortir à l'OA1 en 2025 ;
- les travaux sur l'ouvrage du franchissement de la RN118 devraient avoir lieu à partir de 2021 ;
- enfin, la réalisation de la gare CEA Saint-Aubin, qui sera à articuler finement avec la construction du viaduc, devrait débuter en 2022.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que ces précisions calendaires, qui n'apparaissent pas dans le dossier, sont importantes, ce vaste chantier allant bouleverser le quotidien d'un territoire pendant plusieurs années. Elle a également conscience de leur caractère prévisionnel, mais ces premiers éléments seront relayés ensuite par des échanges et informations réguliers auprès des acteurs territoriaux et de la population.

Question E2 : Même question, portant cette fois sur les acquisitions foncières : quel sera le calendrier des acquisitions foncières liés à cette DUP modificative et quelle articulation avec celles prévues dans la DUP initiale ?

Demandes de complément

Pouvez-vous préciser les dispositions de la loi du 29/12/1892 et les effets de l'arrêté préfectoral que vous citez dans votre réponse ?

Réponse de la SGP

Les modifications de projet objet de la DUP modificative n'ont pas d'incidence sur la maîtrise foncière, déjà obtenue ou en cours.

Les propriétaires concernés par les emprises définitives sont l'Etat, Aéroports de Paris, l'EPA Paris-Saclay (ou l'EPFIF pour le compte de l'EPA), le département de l'Essonne et Ile-de-France Mobilités, avec qui des accords sont déjà conclus ou en voie de conclusion.

Concernant la piste de chantier à Wissous (pour l'accès à l'OA7), le nombre élevé de propriétaires en indivision sur les parcelles que traversera cette voie temporaire ne permettent pas de rechercher un accord amiable dans les délais nécessaires. S'agissant d'une intervention provisoire sur un foncier qui sera entièrement restitué à ses propriétaires à l'issue des travaux, la SGP prévoit de recourir aux dispositions de la loi du 29 décembre 1892 et de solliciter un arrêté préfectoral.

Cette loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics a été conçue pour permettre l'accès ou l'occupation temporaire de propriétés privées par les agents de l'administration ou par les personnes auxquelles elle délègue ses droits (entreprises ou bureau d'études privées, par exemple), aux fins de réaliser toutes opérations nécessaires à l'étude ou à l'exécution de projets de travaux publics, civils ou militaires, exécutés pour le compte de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, ainsi que des établissements publics. Aucune occupation temporaire de terrain ne peut être autorisée à l'intérieur des propriétés attenantes aux habitations et closes par des murs ou par des clôtures équivalentes.

L'autorisation est donnée par arrêté préfectoral, pour une durée maximale de cinq années. L'occupation donne lieu à indemnisation dont le montant est fixé par le tribunal administratif, à défaut d'accord amiable.

Appréciation de la commission d'enquête

Les précisions apportées par la SGP sont importantes, l'impact de cette DUP modificative sur la propriété privée étant nulle, à l'exception de l'occupation temporaire évoquée pour l'accès à l'OA7.

Question E3 : Pouvez-vous rappeler la procédure liée à ces acquisitions, préciser la distinction entre une acquisition des tréfonds et une servitude d'utilité publique ?

Réponse de la SGP

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 a institué, pour les maîtres d'ouvrages d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire ou guidé, la possibilité de demander l'établissement d'une servitude d'utilité publique en tréfonds. Cette servitude en tréfonds ne peut être établie qu'à partir de quinze mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel (article L2113-1 du code des transports).

Comme prescrit par le décret n° 2015-1572 du 2 décembre 2015 relatif à l'établissement d'une servitude d'utilité publique en tréfonds, la mise en place de cette servitude nécessite la tenue d'une enquête parcellaire, comme pour l'acquisition des tréfonds.

A la différence de l'acquisition, la servitude d'utilité publique ne donne pas lieu à un transfert de propriété : à l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté est pris par le préfet et transmis à la SGP, qui le notifie au propriétaire concerné. La servitude prend effet dès cette notification et le propriétaire bénéficie d'un délai de six mois pour demander l'indemnité compensatrice du préjudice direct et certain prévue à l'article L2113-3 du code des transports.

Qu'il s'agisse d'une acquisition ou de la mise en place de servitudes, la SGP privilégie un accord amiable à chaque fois que cela est possible. Dans le cas de l'acquisition, cet accord se traduit par un acte notarié dans lequel figure notamment le prix convenu, et dans le cas d'une servitude, par un protocole transactionnel.

A défaut d'accord, le montant de l'indemnité est fixé par le juge dans les conditions prévues au livre III du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique – ceci qu'il s'agisse d'une acquisition ou de la mise en place d'une servitude.

Conformément à la réglementation, la proposition que la SGP peut faire aux propriétaires, tant pour l'acquisition que pour la constitution de servitudes, se doit d'être assise sur l'estimation de la direction nationale des interventions domaniales (DNID), qui est un service du ministère de l'action et des comptes publics.

Appréciation de la commission d'enquête

Ces précisions ne concernent pas les évolutions de la ligne présentées dans le cadre de cette DUP modificatives, comme l'a rappelé la SGP dans sa réponse à la question précédente. La commission d'enquête considère toutefois que ces informations sont importantes et de nature à éclairer les propriétaires concernés par les expropriations liées à la DUP initiale.

Question E4 : Une étude géologique a-t-elle été réalisée pour des quartiers présentant des sols argileux présentant des risques de tassements différentiels ?

(Notamment sur la commune de Wissous)

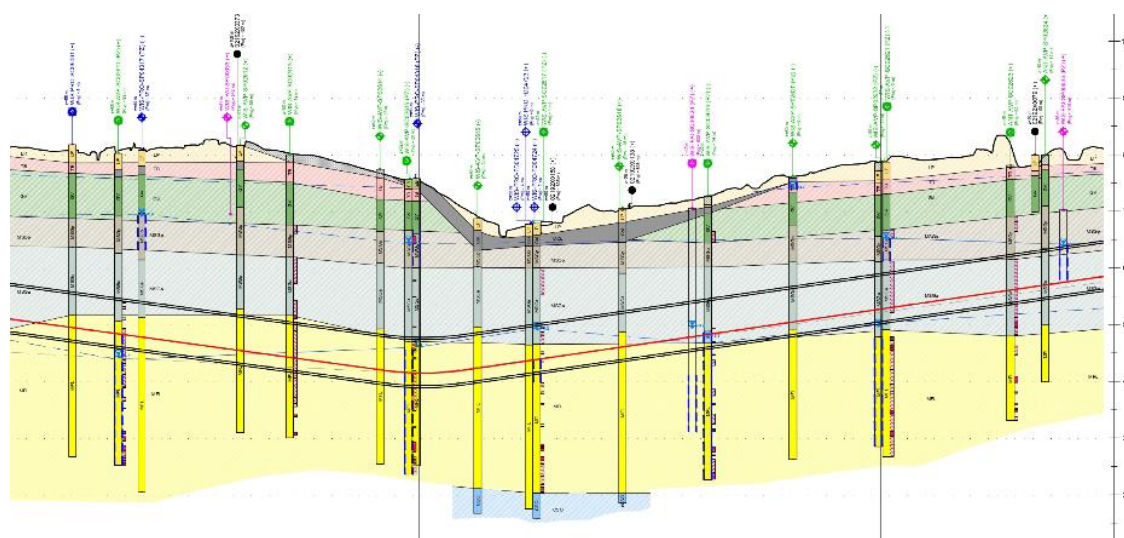
Demande de complément

Merci d'illustrer votre réponse avec le profil géologique que vous citez en annexe entre les OA 6 et 7.

Réponse de la SGP

Afin de maîtriser l'ensemble des risques géologiques, notamment ceux liés aux sols argileux, une étude géologique a été conduite par la SGP pour l'ensemble de la ligne 18, que celle-ci passe sous des bâtiments ou non. La méthodologie de cette étude et ses résultats sont présentés dans le dossier (pièce G3, page 22 et ss.).

Pour une meilleure lisibilité des plans et une mise en perspective avec le tracé, le profil géologique sur la section entre les OA6 et OA7 est annexé au présent mémoire en réponse (pièce P06 – Profil géologique) et rappelé ci-dessous. On peut y voir que le profil en long de l'infrastructure évite les couches d'argiles vertes à Wissous, et ainsi les risques de désordres structurels.



*Profil en long entre les ouvrages annexes 6 et 7
(extrait du dossier, pièce G3, pages 22 et ss.)*

Appréciation de la commission d'enquête

Les précisions apportées sont importantes car l'étude d'impact faisait effectivement état d'aléas forts retrait gonflement d'argiles et nappes sub-affleurantes.

Il aurait été utile de remplacer le fichier de cette coupe par celui fourni en annexe PO6, en raison d'une définition insuffisante. En outre, l'ajout de la légende géologique aurait permis de mieux comprendre la coupe produite. Et le couplage de ce profil avec la vue en plan du tracé, comme présenté dans l'annexe, aurait également permis de parfaire la compréhension du sous-sol selon les zones traversées et de voir précisément où se situent notamment les OA6 ET OA7.

Question E5 : Quand et comment sont mis en œuvre les référés préventifs permettant de faire un état des lieux des biens avant travaux ?

Réponse de la SGP

La protection du bâti pendant les travaux de construction du Grand Paris Express est une priorité pour la SGP, tant en vue de la sécurisation des chantiers que de l'accompagnement juridique des riverains.

La SGP met en place une démarche de constat du bâti avant travaux adaptée à chaque bâti, à son positionnement et à la nature des travaux l'impactant.

Il s'agit de dresser l'état des lieux avant travaux d'un bâtiment situé dans la zone d'influence géotechnique (ZIG) des travaux. Cet état des lieux servira de référence pour un propriétaire, public ou privé, en cas de dommage ultérieur survenu pendant le déroulement du chantier.

L'expertise complète, factuelle et objective du bâti est pratiquée selon quatre types de procédures suivant l'état du bien et son positionnement par rapport aux travaux. Pour mener cette démarche de constat du bâti, la SGP a mandaté un groupement constitué d'experts techniques et juridiques indépendants spécialisés dans ce type d'intervention.

En cas de procédure de constat, le propriétaire concerné est contacté plusieurs mois avant le démarrage des travaux à l'origine du besoin de constat :

- dans le cas d'une procédure amiable, le propriétaire (ou le syndic de copropriété) est préalablement contacté par courrier ou par téléphone. A cette occasion, la procédure lui est présentée en détail. Cette première prise de contact a lieu en moyenne deux à trois mois avant la réalisation du constat. Le rendez-vous se fait alors directement entre la SGP et le propriétaire ;
- dans le cas d'une procédure juridictionnelle, la SGP saisit le tribunal administratif au plus tard six mois avant le démarrage des travaux. Le tribunal met en place la procédure de constat s'il estime que la demande est fondée : il désigne alors un expert judiciaire en bâtiment, qui informe le propriétaire sur la procédure et convoque la SGP et le propriétaire à la date qu'il fixe pour l'expertise.

Après le constat, si un dommage sur un bâtiment se produit pendant les travaux, une constatation est effectuée. A partir de cette constatation, une recherche de causalité est menée afin de déterminer si la responsabilité de la SGP est bien engagée. Si tel est le cas, il incombe à la SGP de réparer le préjudice causé par le dommage.

Appréciation de la commission d'enquête

Les éléments présentés répondent effectivement aux pratiques liées aux chantiers en zone urbaine.

La commission d'enquête considère que les éléments de réponse apportés par la SGP sont de nature à rassurer les propriétaires craignant pour l'intégrité de leur bien.

Question E6 : Quelles mesures sont mises en œuvre pour prévenir l'apparition de désordres ?

Réponse de la SGP

Comme exposé dans la réponse à la question E5, la protection du bâti pendant les travaux de construction du Grand Paris Express est une priorité de la SGP.

Dans ce cadre, la SGP a mis en place une politique de gestion des avoisinants lui permettant de prévenir au mieux l'apparition de désordres dus à ses travaux :

- les données de mouvement naturel du sol sont recueillies par l'utilisation de l'interférométrie radar, afin d'avoir une référence « hors travaux » ;
- après la définition du tracé, la SGP fait appel à des experts pour réaliser des études approfondies de reconnaissance du bâti et de ses fondations au voisinage du tracé ;
- environ un an avant le démarrage des travaux de génie civil, la SGP mandate des entreprises spécialisées pour réaliser des opérations dites d'auscultation des bâtis, qui visent à mesurer les mouvements des bâtis induits par le sous-sol.

Ces campagnes de reconnaissance de l'état du bâti, croisées avec les prévisions de comportement des sols lors de la phase de génie civil, permettent d'estimer le niveau d'impact potentiel des travaux sur chaque bâtiment situé dans la zone d'influence géotechnique du projet.

En fonction de cet impact, la SGP entreprend avant le démarrage des travaux des opérations de mise en sécurité et de confortements sur les bâtiments à risques. Ces opérations sont définies avec les propriétaires concernés ; elles sont réalisées aux frais de la SGP.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse très complète fournie apparaît de nature à rassurer les nombreux propriétaires ayant manifesté leur inquiétude pour leur bien.

E2. Sous-thème 2 : Les emprises et l'organisation des chantiers

E2.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ÉCRITES ET ORALES

Les emprises travaux liées à cette DUP modificative nécessitent l'occupation temporaire de nouveaux terrains, dans la continuité ou non des emprises définitives du projet : base travaux pour la gare du CEA Saint-Aubin, emprises pour les ouvrages annexes (notamment pour l'OA5, site de chantier pour le stockage des voussoirs pour le tunnelier et permettant l'évacuation des déblais du tunnelier ou l'OA7 et son accès chantier), pour des stockages de déblais, etc. Elles peuvent également nécessiter l'agrandissement d'emprises prédéfinies lors de la DUP initiale, comme celle pour le SMR/SMI au niveau de la Croix de Villebois jusqu'à la rigole des Granges afin de permettre l'implantation du puits d'entrée du tunnelier. Ces fonciers, par nature, n'ont pas vocation à rester occupés par la SGP en phase d'exploitation de la Ligne 18.

Le stockage des déblais est également un sujet sensible :

Obs N°411 de l'association « Terre et Cité » : *« Alors que l'expérience des travaux sur le Christ de Saclay génère des inquiétudes quant à la gestion des terres et gravats déplacés lors des travaux, nous ne tolérerons pas de nouveau que des stockages soient réalisés de manière sauvage dans les propriétés agricoles. »*

L'organisation générale, la coordination et le pilotage représentent des sujets stratégiques pour permettre d'anticiper et limiter le plus possible les impacts de travaux d'une telle ampleur sur le territoire concerné. Les comités de suivi des chantiers apparaissent dès lors comme des outils essentiels permettant d'assurer une bonne coordination des interventions en présence de tous les acteurs concernés

Obs N°411 de l'association « Terre et Cité » : « *Que la perspective du comité de suivi des chantiers (COSU) prévu dans le dossier soit approfondie. Nous demandons qu'un planning des réunions soit prévu avec la SGP, les agriculteurs, les entreprises retenues et sous-traitants et les collectivités afin de définir le phasage des travaux et identifier les difficultés qui pourraient être rencontrées au fur et à mesure du chantier, et ce dès la notification aux entreprises.../...L'information et l'écoute des riverains, mais plus largement des secteurs impactés, font également partie intégrante du dispositif lié au pilotage des travaux de la Ligne 18.* »

E2.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Principalement au niveau de la pièce G4 (RNT) « résumé non technique de l'étude d'impact », dans différents chapitres en fonction des sujets : coordination, gestion des terres excavées, etc.

E2.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUETE

Question E7 : **Quelle est la nature du foncier supplémentaire nécessaire pour les travaux ? Est-il public ou privé ? La SGP aura-t-elle recours à des expropriations ? Des autorisations d'occupation temporaire ? A qui reviendront les terrains à la fin des travaux (rétrocession à la collectivité, autre ?), dans quel état seront-ils rendus ?**

Réponse de la SGP

A ce stade des études, les emprises prévues pour les travaux sont entièrement dans le périmètre présenté : il n'est pas prévu de « foncier supplémentaire », y compris pour le stockage provisoire des terres avant évacuation ou rempli.

Concernant Saclay, le site de la Mare au Cuvier (pièce D, pages 77 et 109) accueillera l'aire de préfabrication des voussoirs du viaduc et la base travaux de la gare de CEA Saint-Aubin. Comme exposé dans le dossier (pièce G3, pages 153, 156 et 157), le site sera remis en état à l'issue des travaux de la SGP et restitué au CEA, hormis la partie accueillant la gare et son parvis.

Appréciation de la commission d'enquête

La précision apportée sur le stockage provisoire et la gestion des déblais, effectivement intégrés au sein des emprises nécessaires aux chantiers, sont importantes, en particulier pour l'analyse des impacts sur les milieux naturels.

Les impacts sur la propriété de cette DUP modificative en revanche sont limités. Ces informations viennent compléter celle apportée concernant le chemin d'accès à l'OA7. Un plan aurait été apprécié pour parfaire l'information.

Question E8 : **Où seront localisées les bases travaux à Orsay, Palaiseau et Saclay ? La base travaux pour la gare CEA-Saint-Aubin pourra-t-elle être mutualisée avec celle du viaduc ?**

Réponse de la SGP

Concernant l'aire de préfabrication du viaduc et la gare CEA Saint-Aubin, le plan de principe des emprises chantier figure dans la pièce D, page 109. Les travaux étant confiés à des entreprises différentes, les deux emprises travaux seront contiguës mais distinctes.

A Palaiseau et Orsay, les bases travaux seront localisées à proximité immédiate des ouvrages (puits d'entrée du tunnelier ; centre d'exploitation ; franchissement de la RN118 ; gares de Palaiseau et Orsay-Gif).

En particulier, pour les travaux relevant du présent dossier de DUP modificative :

- la base travaux du SMI sera mutualisée avec celle des autres parties du centre d'exploitation de Palaiseau, sur une « bande à urbaniser » adjacente mise à disposition par l'EPA Paris-Saclay. La surface supplémentaire correspondant à l'EBC dont le déclassement est demandé étant destinée à accueillir principalement une plateforme ferroviaire (voir plan en pièce D, page 95), la modification présentée n'a pas de conséquence sur la surface nécessaire pour cette base travaux ;
- la base travaux de l'ouvrage de franchissement de la RN118 sera installée à l'intérieur des emprises correspondant à l'EBC dont le déclassement est demandé. Son emprise au sol n'est pas augmentée, mais l'emplacement est modifié compte tenu de la méthode constructive désormais envisagée, d'où la demande de déclassement.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que ces informations précisent bien les données fournies dans le dossier mais auraient pu utilement être complétées par des plans permettant de mieux appréhender les localisations.

Question E9 : Est-il prévu des lieux de stockage des déblais avant évacuation (notamment au niveau de l'OA5) ? Pouvez-vous assurer que les stockages ne se feront pas sur des parcelles agricoles ?

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question E7, les déblais seront stockés à l'intérieur des emprises chantier présentées, y compris pour l'OA5 (voir pièce G2, page 96).

Si les entreprises de travaux estimaient avoir besoin d'emprises supplémentaires pour l'exécution des marchés qui leur seront confiés par la SGP, il leur appartiendra d'en faire la demande auprès des propriétaires concernés, et de demander et obtenir toute autorisation qui serait nécessaire, notamment en matière environnementale. Le respect de ces prescriptions sera contrôlé par la SGP au titre des clauses des marchés concernés.

Appréciation de la commission d'enquête

Comme évoqué dans son commentaire à la réponse à la question E7, la commission d'enquête estime que les éléments de réponse apportés apparaissent satisfaisants à ce stade du dossier et de nature à rassurer les agriculteurs s'en étant inquiétés.

Question E10 : Une convention de mise à disposition, entre le CEA et la SGP, d'un terrain situé à proximité de la future gare est prévue pour les installations de chantier

pour la gare et le viaduc. Des prescriptions particulières sont annexées à cette convention pour la prévention des nuisances réciproques.

Pouvez-vous préciser la nature des dispositions prévues et en particulier celles relatives aux risques liés à la présence des installations sensibles du CEA.

Réponse de la SGP

A la demande du CEA, l'aire de préfabrication du viaduc sur le site de la Mare au Cuvier fera l'objet de prescriptions particulières de sécurité.

Sans rentrer dans les détails pour des raisons de confidentialité, il est possible de préciser que ces mesures comprennent des contrôles renforcés du personnel et un éloignement physique des « point hauts » du chantier (grues, ponts roulants, etc.) par rapport aux installations du CEA. Sur ce dernier point, le corridor de 10 m de large prévu pour des raisons écologiques à l'ouest de l'emprise de chantier sera naturellement mis à profit.

Parallèlement, des mesures spécifiques seront mises en place pour permettre le respect du plan particulier d'intervention (ORSEC-PPI) par les personnels du chantier, en cas d'accident sur le site du CEA : formation et information des personnels, « téléphone rouge », etc.

Appréciation de la commission d'enquête

Ces précisions apparaissent utiles et nécessaires à la compréhension et bonne appréhension des caractéristiques particulières liées à cette gare.

La proximité immédiate du CEA constitue l'une des spécificités du dossier, tant en raison de l'implantation d'une gare à quelques centaines de mètres de ces installations sensibles, que du passage du viaduc allant les longer sur un linéaire important.

Des dispositions particulières sont ainsi à mettre en œuvre pour garantir, non seulement la sécurité de ces installations, mais également celle du chantier et des personnes y travaillant.

La commission d'enquête entend que les précisions apportées puissent être limitées pour des raisons de confidentialité.

Question E11 : Pouvez-vous répondre aux interrogations de « Terre et Cité » (Obs N°311) au sujet des comités de suivis des chantiers, un planning anticipé de réunions et une composition large des structures les composant ?

Réponse de la SGP

La SGP confirme que le dispositif des « comités de suivi de chantier » (COSU, voir également réponse aux questions A2 et E12) est prévu pour l'ensemble des chantiers de génie civil du Grand Paris Express, et donc a fortiori pour l'ensemble de la ligne 18, y compris dans sa partie aérienne. Les COSU sont mis en place dès l'installation de l'entreprise de génie civil, généralement à l'échelle d'une commune. Co-présidées par le maire ou son représentant et le directeur des relations territoriales de la SGP, ces instances

permettent de rassembler les entreprises et les acteurs locaux, d'informer sur les prochaines phases de chantier et d'en évaluer les impacts.

L'association Terre et Cité a suggéré la mise en place d'un COSU propre à la section aérienne entre Saclay et Magny-les-Hameaux : compte tenu de la spécificité de cette section en secteur agricole, la SGP est favorable à la création d'un tel comité.

Appréciation de la commission d'enquête

L'importance d'une très bonne coordination et la nécessité d'une information continue apparaissent essentielles dans la conduite d'un chantier de cette ampleur. L'anticipation pour permettre la réduction des nuisances, l'écoute et un travail en étroite collaboration avec les acteurs du territoire devront faire l'objet d'une grande vigilance.

La commission d'enquête considère que les éléments de réponse apportés correspondent aux enjeux et se félicite de l'ouverture de la SGP aux demandes particulières exprimées par la profession agricole.

Question E12 : Comment envisagez-vous d'informer et au plus tôt, les riverains, les agriculteurs, entreprises et commerçants, des travaux sur voirie en fonction de l'avancement des travaux ?

Réponse de la SGP

La SGP met en place une communication de chantier de proximité, directement à destination des riverains. Avant tout démarrage de travaux, et ce dès la phase de travaux préparatoires, les riverains des chantiers sont informés par une brochure leur expliquant les travaux à venir en les situant dans le contexte de la ligne pour faciliter leur compréhension et leur acceptabilité.

Des « info-flashes » sont distribués systématiquement à chaque démarrage de nouvelle phase, en précisant les impacts potentiels y compris sur les voiries. De nombreux info-flashes de ce type ont ainsi déjà été distribués sur les communes de Wissous, Antony, Massy ou Palaiseau. Le périmètre de boîlage de cette communication est convenu avec les mairies.

Ces supports existent également de façon dématérialisée : chaque riverain peut s'inscrire pour recevoir automatiquement les informations sur les chantiers qui l'intéressent, à l'adresse <https://www.societedugrandparis.fr/info/recevoir-la-newsletter>, rubrique « Infoflash ». Une campagne de communication sera organisée à la rentrée pour informer spécifiquement les riverains de la partie souterraine Est de la ligne 18 de cette fonctionnalité.

La SGP a également noué un partenariat avec l'éditeur Waze pour informer les automobilistes d'éventuelles perturbations de voirie, et proposer des circuits alternatifs.

Parallèlement, la SGP tient en continu les communes informées des travaux — au-delà de l'information réglementaire qui figure dans les déclarations préalables (DP) déclarations d'intention de commencer les travaux (DICT) —, ce qui leur permet de jouer leur rôle de relais auprès de la population, via leur site internet ou le bulletin municipal.

La SGP met également en place les comités de suivi de chantiers (COSU) présentés dans la réponse à la question A2, auxquels peuvent participer des représentants de riverains, de commerçants, ou de grandes entreprises, sur proposition du maire ou de la SGP.

S'agissant spécifiquement des secteurs agricoles traversés par la ligne, il est autant que possible tenu compte de la saisonnalité des récoltes pour éviter d'intervenir à contretemps.

Question E13 : Sera-t-il mise en place une concertation avec les riverains, un médiateur, une « maison de projet » permettant d'informer et de relayer les problèmes pour le voisinage ?

Réponse de la SGP

Sur l'ensemble des lignes du GPE déjà en travaux de génie civil, le dialogue permanent avec les riverains sur les événements des chantiers est la règle. Plusieurs dispositifs sont mis en place pour répondre au besoin d'informations ou d'interventions que suscitent les chantiers. D'une part, les entreprises en charge des travaux ont au premier chef, vocation à être à l'écoute des riverains, et les marchés contiennent des clauses spécifiques à ce sujet.

D'autre part, au démarrage de la phase de génie civil, la SGP met en place des agents de proximité qui sont présents sur le terrain et dont les coordonnées sont affichées sur les palissades de chantier. Ces agents ont vocation à faire l'interface au quotidien entre le chantier et les riverains pour tous les problèmes de proximité. Recrutés avec une formation ou expérience en médiation, ce sont « les yeux et les oreilles » de la SGP, chargés de remonter les informations à ses différentes directions afin de trouver des solutions opérationnelles rapides en lien avec l'entreprise.

Le premier agent de proximité sur la ligne 18 sera opérationnel en septembre 2020 sur les territoires de Wissous, Antony, Massy et Palaiseau. De nouveaux agents de proximité seront déployés au fur et à mesure de la montée en puissance des travaux sur le reste de la ligne.

Par ailleurs, plusieurs directions de la SGP sont en relations constantes avec les parties prenantes des territoires desservis par la ligne 18. A l'occasion de leurs interventions fréquentes sur le territoire, les chefs de projet secteur de la direction de projet ainsi que les chargés de mission territoire de la direction des relations territoriales peuvent intervenir en cas de nuisance imprévue ou de besoin de prise de contact avec les riverains. Ils le font dans des délais très courts pour les problèmes individuels, et peuvent proposer des réunions de quartier ou des réunions publiques plus larges si nécessaire. La commune concernée est systématiquement informée des actions menées par la SGP.

La SGP a également mis en place une « unité riverains » destinée à instruire les dossiers concernant des nuisances particulièrement fortes durant certaines phases du chantier et à proposer des mesures d'accompagnement adaptée à chaque cas. Un chargé de mission « riverains » sera déployé pour la ligne 18 dès le début de 2021.

En cas de difficulté persistante, le médiateur de la SGP peut être saisi de tout dossier ou réclamation concernant un chantier.

Le site internet de la SGP propose également une FAQ (accessible à l'adresse <https://vosquestions.societedugrandparis.fr>) qui permet aux riverains de dialoguer avec la SGP et d'avoir réponse à leurs questions.

Le retour d'expérience d'autres lignes du GPE a conduit à ne pas retenir le principe d'une « maison de projet », qui présente l'inconvénient de mobiliser des ressources importantes sans pour autant garantir une fréquentation significative et efficace à l'échelle d'une ligne de 35 km. La SGP estime plus pertinent de mobiliser ses ressources d'information sur des expositions temporaires dans des lieux déjà fréquentés par le public du territoire, ce qui permet de valoriser le projet et ses chantiers au plus proche de leur implantation. Elle proposera aux communes traversées de telles initiatives pendant la durée des travaux, en y associant l'unité « jeunesse » et l'unité « emploi et insertion professionnelle » qui développent des programmes d'information vers des publics plus spécifiques.

Appréciation de la commission d'enquête

Le dispositif déployé apparaît proportionné à l'information juste et complète de la population impactée.

Et la commission d'enquête considère, comme le présente la SGP, qu'au-delà de l'information utile et nécessaire à tout chantier d'envergure, il est également important que des relais de terrain puissent être mis en place (référents de chantier, plateforme dédiée...), pour permettre à la population de faire remonter des dysfonctionnements et interroger le maître d'ouvrage, sans attendre les comités de suivi, lorsque la situation le nécessite... et sans non plus tout reporter sur les collectivités locales.

Les réponses apportées aux questions posées semblent ainsi pouvoir assurer des conditions optimales au bon déroulement du chantier.

La commission d'enquête constate toutefois que ces échanges avec la population n'ont probablement pas été suffisamment anticipés au niveau de la DUP initiale, comme le révèlent les très nombreuses interrogations et incompréhensions des habitants des communes de Wissous ou Antony, s'étant exprimés lors de cette enquête publique modificative.

Les circonstances liées à la crise sanitaire ont probablement été un facteur aggravant, mais ces constats montrent la nécessité d'une grande anticipation au niveau de la communication, et la tenue de réunions publiques d'information et d'échanges très en amont.

Enfin, la commission d'enquête ne peut qu'appeler à une grande vigilance quant aux rapports pouvant être noués avec l'éditeur Waze. Force est de constater que depuis sa sortie, cette application crée des situations parfois inextricables en matière de circulation, les itinéraires « conseillés » générant des trafics conséquents sur des voies qui ne sont pas calibrées pour les accueillir. Ainsi, les efforts mis en œuvre avec les collectivités et gestionnaires de voirie concernés risquent fort d'être mis à mal par l'application et créer des impacts forts sur des secteurs non prévus et se révéler potentiellement sources d'insécurité.

E3. Sous-thème 3 : Les impacts sur la circulation

E3.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

L'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déblais vont générer des rotations importantes de camions, sur le réseau routier, du local au national.

Cela va être le cas pour la réalisation de la gare CEA Saint-Aubin, mais aussi pour celui du SMR/SMI et la mise au sol du viaduc sur Palaiseau, ou encore pour les OA, et en particulier pour l'ouvrage OA5, dit « puits logistique » d'évacuation des déblais. La gestion de ces derniers est en effet prévue par voie routière et représente 60 camions de 20 tonnes par jour, ce qui génère des impacts en termes de circulation, de bruit et de qualité de l'air notamment.

Si l'accès chantier pour l'OA7 à Wissous est déplacé dans le cadre de cette nouvelle enquête, afin de limiter les nuisances pour le quartier pavillonnaire voisin, la circulation intense va malgré tout devoir être gérée de la manière la moins impactante possible.

Plus généralement, le maintien de l'accès aux différentes parcelles bâties ou non, à usage d'habitation, de bureaux, commerces ou agricoles est essentiel.

Enfin, il est à craindre des effets cumulés entre les circulations liées aux chantiers liés à la première DUP et ceux résultant de cette DUP modificative.

Obs N°PA-2 du GRAAL « Groupe de réflexion, d'action et d'animation de Lozère » :
« Pour les travaux à venir, les Palaisiens n'ont eu aucune information : comment se fera l'évacuation des terres ? où ? quel impact sur la circulation locale ? »

Obs N°276 de déposant non identifié : *« Enfin, comment seront évacués les déchets lors du creusement du tunnel ? Aucune précision n'est donnée, or c'est une question importante du point de vue de l'environnement. »*

Obs N°411 de l'association « Terre et Cité » : *« Nous regrettons également que le dossier ne mentionne davantage les difficultés qui pourraient être engendrées par le projet sur les circulations agricoles. Nous exprimons tout d'abord notre inquiétude concernant l'augmentation du trafic automobile que générera l'implantation d'une gare au Christ de Saclay. Au vu des problèmes de circulation et de stationnement existants, il paraît inévitable que les agriculteurs, tout comme les usagers, soient amenés à contourner ce nœud routier par le centre du Bourg de Saclay. Plus largement, nous exprimons au sujet des circulations agricoles les demandes suivantes : Pendant la phase chantier, les itinéraires temporaires ou de déviation, identifiés en amont, doivent aussi avoir des dimensions de routes accessibles par les engins agricoles. La largeur de route actée avec les agriculteurs doit être respectée tout au long des chantiers contrairement à ce qui s'est passé en mai 2019 en face du CEA dans le cadre du chantier de la RD 36. Si de nouvelles voies devaient être réalisées, nous demandons que celles-ci respectent les recommandations pour assurer la sécurité des engins agricoles sur la route, et notamment une largeur de voie d'au moins 4,5 m. Nous demandons également que la même procédure décrite précédemment pour les drains soit mise en place concernant les circulations agricoles (réunions en amont avec les exploitants agricoles, clauses spécifiques dans les cahiers des charges, pénalités, obligation de remise en état par une entreprise compétente, responsable dans chaque entreprise sur le suivi des circulations, etc.) ; Les accès à l'ensemble des parcelles cadastrales doivent être maintenus dans le temps, en tenant compte de l'évolution possible de l'usage de ces parcelles au regard de la diversification en cours de l'agriculture. L'accessibilité des parcelles devra faire l'objet d'études approfondies dès les premières étapes d'étude du projet, et les solutions doivent être coconstruites avec les agriculteurs tout au long du projet. »*

E3.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THÈME

Pièce G4 (RNT) : **« résumé non technique de l'étude d'impact »**, chapitre « Mobilité », acoustique, vibration, qualité de l'air, gestion des matériaux excavés, etc.

E3.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUETE

Question E14 : Quelles sont les estimations des rotations de camions liées à l'approvisionnement du chantier et à l'évacuation des déblais par points modifiés au niveau de cette nouvelle enquête ? Quelles mesures sont prises pour en limiter les impacts (rationalisation et optimisation du transport, ...) ?

Demande de complément

Comme évoqué ensemble et en préambule, la commission ne peut se satisfaire de ce simple renvoi à votre demande d'autorisation environnementale – d'ailleurs éventuellement complétée par les avis de l'Ae, des services consultés et de la commission 'enquête d'alors. Nous souhaitons que vous présentiez les éléments étudiés en termes de rotations complémentaires et en corollaire, d'impacts sur la circulation et les mesures prises pour les éviter, réduire et compenser pour chaque site concerné par les modifications de cette présente enquête. Ainsi, mais de manière non limitative car la question portait sur tous les sites concernés par cette DUP modificative, la commission souhaite avoir des précisions sur les éléments suivants :

- Pour les OA 4 et 5, et en particulier pour ce dernier, pouvez-vous présenter les répercussions liées à l'absence d'entrée du tunnelier ;
- Il en va de même pour l'OA7, la simple réponse consistant à dire que cette solution est retenue pour éviter des impacts sur le quartier ne sera pas considérée comme satisfaisante car vous avez du vous en assurer avant tout changement.

Si une partie de ces précisions sont demandées dans les questions E15 et E16, nous souhaitons que vous la dupliquiez, une fois complétées (pour la réponse faite à la question E16)

Réponse de la SGP

Les modifications du projet correspondant à l'objet du dossier n'ont pas d'incidence sur les rotations de camion par rapport à ce qui a déjà été présenté dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

D'une manière générale :

- pour les OA4 et OA5 en configuration « puits d'entrée de tunnelier », le nombre estimé de camions représentait environ 130 entrées-sorties par jour au pic maximum de l'activité du site. Le changement de configuration de ces ouvrages en « puits logistique de tunnelier » amènera à réduire ce nombre à 50 entrées-sorties par jour ;
- pour l'OA7, le flux sera d'environ 5 camions/jour en moyenne sur la durée du chantier et de 12 camions/jour sur le mois le plus chargé, avec un pic potentiel à 38 camions/jour pendant les quelques jours les plus intenses ;
- à Palaiseau, pour la logistique du tunnelier (approvisionnement en voussoirs et évacuation des déblais) et la construction des ouvrages (OA14 et tranchées), le flux sera d'environ 50 camions/jour en moyenne sur la durée du chantier, avec un pic potentiel de 150 camions/jour pendant les trois mois d'activité la plus intense.
- à Orsay, les flux seront limités aux approvisionnements du chantier pour la construction des piles et du tablier de l'ouvrage de franchissement ; ils dépendent

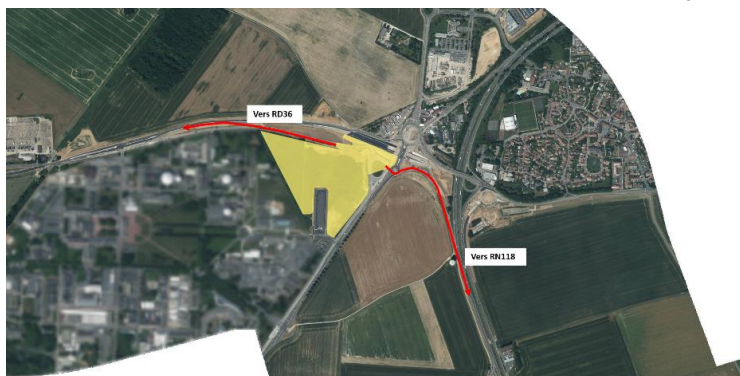
fortement de la méthode constructive qui sera retenue dans le cadre de l'appel d'offres en cours ;

- à Saclay, sur le site de la mare au Cuvier, le nombre estimé de camions nécessaires représente 75 entrées-sorties par jour au pic maximum de l'activité du site, qui correspond au cumul des activités de réalisation de la gare, de fabrication des voussoirs pour le viaduc et des éléments de l'ouvrage de franchissement de la RN118, et des chantiers itinérants du viaduc. Pour information, le trafic existant sur l'échangeur du Christ de Saclay est de l'ordre de 20 000 véhicules/jour.

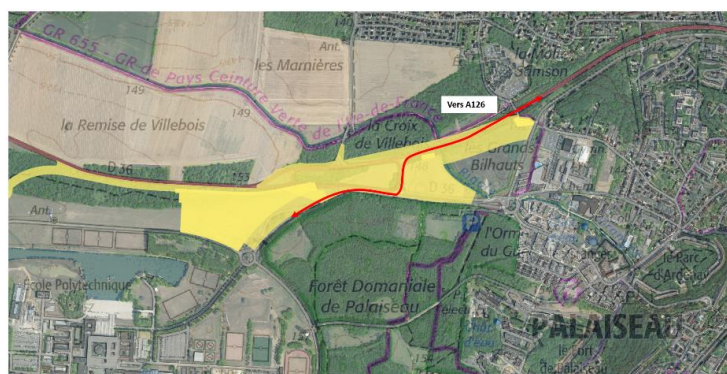
De plus, ces faibles flux seront noyés dans la circulation déjà existante, grâce aux itinéraires choisis par la SGP en liaison avec les collectivités locales. Les cartes ci-dessous illustrent les schémas de circulation actuellement envisagés pour les secteurs concernés par le présent dossier.



Itinéraires envisagés pour les camions sur la commune de Wissous pour les ouvrages annexes 4, 5, 6 et 7



Itinéraires envisagés pour les camions sur la commune de Saclay pour l'aire de préfabrication du viaduc et la construction de la gare CEA Saint-Aubin



Itinéraires envisagés pour les camions sur la commune de Palaiseau pour le centre d'exploitation et les puits de départ de tunnelier

Appréciation de la commission d'enquête

La difficulté de ce dossier, tant pour la population que pour la commission d'enquête, réside en la succession d'enquêtes publiques sur un laps de temps assez court, mais surtout avec un dossier agrégeant les évolutions, sans systématisme ni synthèses claires.

Ce point a par ailleurs été soulevé par l'Autorité environnementale qui a recommandé plusieurs améliorations en ce sens et rappelé dans ces différents avis les lacunes concernant plusieurs sujets, dont celui concernant l'évacuation des terres excavées.

Ainsi, la commission ne peut se satisfaire d'une simple mention estimant que les impacts de cette DUP modificative ont déjà été anticipés au niveau de la demande d'autorisation environnementale ayant fait l'objet d'une enquête publique en 2018, et qu'en tout état de cause, les impacts liés à cette DUP modificative sont sans effet par rapport à ceux présentés au niveau de la DUP initiale.

Il est par ailleurs erroné de considérer que seuls les impacts expressément liés aux modifications objet de la présente enquête sont à évaluer, les effets cumulés étant bien évidemment à considérer, à des échelles plus ou moins élargies selon les impacts considérés.

La commission considère que les précisions apportées in fine dans cette réponse de la SGP permettent d'avoir des informations utiles et pertinentes à ce stade pour évaluer les impacts circulatoires sur les territoires traversés. Ces dernières seront affinées en temps voulu, avec les gestionnaires des voiries concernées et les chantiers pouvant se dérouler concomitamment, et les informations données à la population et riverains concernés.

Question E15 : Pouvez-vous indiquer les dispositions prises pour garantir le maintien de l'accès aux parcelles, bâties ou non ?

Réponse de la SGP

Les modifications du projet correspondant à l'objet du présent dossier n'ont pas d'incidence sur l'accès aux parcelles, bâties ou non :

- à Wissous, le déplacement des OA4 et OA5 ne modifie pas les conditions d'accès, et le changement de la voie de chantier à l'OA7 détournera le trafic de camions pour éviter la zone pavillonnaire, où les accès n'étaient en tout état de cause pas interrompus ;
- à Palaiseau, les accès de chantier prévus pour le centre d'exploitation ne sont pas modifiés : ils sont éloignés de tous les riverains, et ont été positionnés de manière à ne pas gêner l'accès au campus de l'Ecole polytechnique (y compris pour la circulation des bus 91-06 et 91-10) ;
- à Orsay, les accès se feront depuis des voiries convenues avec l'EPA Paris-Saclay, comme cela était déjà le cas ;
- à Saclay, les accès pour les besoins du chantier de la gare seront englobés dans ceux du chantier du viaduc.

D'une manière plus générale, les accès de chantier sont mis au point entre la SGP, maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, les entreprises de travaux et les autorités compétentes localement (mairie et aménageur).

Le dispositif des comités de suivi (COSU, voir réponse aux questions A2, E11 et E12) permet, tout au long des travaux, d'anticiper les difficultés à venir et de traiter les problèmes éventuellement rencontrés, avec les autorités locales et les riverains.

Appréciation de la commission d'enquête

Les précisions apportées par la SGP paraissent complètes à la commission d'enquête à ce stade et feront l'objet d'une vigilance et de mesures correctives au besoin grâce au dispositif des comités de suivi, tout comme celui allant être mis en œuvre pour assurer l'information des riverains.

Question E16 : Quels seront les impacts : au niveau de la circulation automobile ? des engins agricoles ? des transports en commun ? Sur les circulations actives (piétons et cycles) ?

Pouvez-vous détailler l'organisation prévisionnelle pour les secteurs des villes concernées par ces modifications ?

Demande de complément

Des illustrations des trajets étudiés permettraient de mieux comprendre vos propos.

Par ailleurs, la commission ne peut se satisfaire d'une réponse indiquant que les modifications apportées sur Palaiseau, Orsay et Saclay n'auront aucune incidence sur la circulation. L'effet cumulé a dû être étudié et c'est précisément ce que nous vous demandons.

Et sur Palaiseau et Saclay, les effets sur les circulations automobiles et des transports en commun seront inéluctables. Nous vous remercions de montrer ce qui a été étudié pour les réduire, en lien avec les gestionnaires de voirie et l'autorité organisatrice des transports, Ile-de-France Mobilités et son AOT déléguée, la Communauté d'agglomération Paris-Saclay.

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question E14, les itinéraires des camions sont étudiés par la SGP et seront affinés avec les entreprises afin de privilégier les grands axes et d'éviter au maximum les secteurs habités, même si les flux restent modestes. Lorsque c'est opportun, les horaires des camions (approvisionnement du chantier et évacuation des déblais) sont choisis afin d'éviter les heures de pointe et des zones d'attente sont organisées pour éviter tout encombrement à l'entrée des sites.

A Wissous, le déplacement des ouvrages OA4 et OA5 depuis le nord vers le sud de la route des Aveniraises n'a pas d'incidence sur la circulation.

La création de la voie de chantier dédiée pour l'accès à l'OA7 vise justement (voir pièce A2, page 12) à éviter le quartier pavillonnaire et à détourner les flux de camions vers la RD32 pour qu'ils n'aient pas à emprunter la rue Paul Cézanne.

A Palaiseau, Orsay et Saclay, ni les travaux déjà prévus au titre de la DUP initiale (et de l'autorisation environnementale), ni les modifications présentées n'ont d'incidence sur la circulation, compte tenu des itinéraires pressentis, des quantités de camions prévues et de la gestion des horaires pour éviter les heures de pointe.

Comme présenté sur les plans de la réponse à la question E14, les camions y seront directement orientés vers les grands axes (RD36, RN118, A126) dont les chantiers sont très proches, et les flux sont négligeables par rapport à l'existant

Enfin, comme mentionné dans la réponse à la question E15, une attention particulière sera apportée au maintien d'un accès fluide et sûr pour tous les types de circulations (TCSP, voitures, vélos, piétons...) au campus de l'Ecole polytechnique pendant toute la durée des travaux (creusement du tunnel et construction du centre d'exploitation. Des mesures ont d'ailleurs déjà été prises, sous l'animation de l'EPA Paris-Saclay, pour que les travaux préparatoires et déviements de réseaux soient réalisés de manière coordonnée. La SGP a dans ce cadre vérifié les trafics (voitures particulières, camions et bus dont les TCSP 91-06 et 91-10) : les flux actuels sur la RD36 au droit des futurs chantiers de la ligne 18 sont de l'ordre de l'ordre de 1100 véhicules *par heure* à l'heure de pointe du matin et 1700 véhicules à l'heure de pointe du soir, à rapporter à 50 camions *par jour* en moyenne pour les besoins du projet.

Appréciation de la commission d'enquête

Les éléments de réponse apportés permettent d'avoir une vision plus précise des impacts par zone concernée par les modifications apportées à la DUP initiale. Et les échanges initiés avec l'EPA Paris Saclay apparaissent positifs.

En revanche, une fois encore, la commission considère que les modifications apportées sur Palaiseau, Orsay et Saclay auront une incidence sur la circulation, en particulier en raison de l'effet cumulé sur ces territoires qui ne peut être considéré comme nul, ces communes étant concernées par plusieurs grandes opérations d'aménagement.

Une étude de circulation est mentionnée uniquement sur Palaiseau, mais rien n'est précisé pour la circulation au niveau du Christ de Saclay, alors que les répercussions globales du chantier, tant du viaduc que de la gare, auront nécessairement des impacts sur les trafics automobiles, les transports en commun et le chantier de la mise à 2 fois 2 voies de la RD36.

Des données plus précises auraient été bienvenues pour permettre au public, à la commission d'enquête et à l'autorité décisionnaire d'évaluer les impacts effectifs combinés et les mesures envisagées pour les réduire le cas échéant.

La commission ne peut, à ce stade, que rappeler la nécessité d'une anticipation, coordination des différents acteurs et information auprès des territoires pour que les années de chantier à venir se déroulent dans les meilleures conditions possibles.

Question E17 : Y aura-t-il des répercussions sur les stationnements pendant la phase travaux ?

Réponse de la SGP

Aucune répercussion n'a été identifiée à ce jour. Voir également réponse à la question E15.

Appréciation de la commission d'enquête

Selon de la SGP, les impacts sur le stationnement ne concernent pas l'enquête DUP modificative. Mais les impacts sur le stationnement liés à la DUP initiale auront peut-être des incidences sur les territoires impactés.

En l'absence de données complètes, la commission ne peut que s'en tenir aux informations restreintes fournies par la SGP.

Question E18 : Quels seront les horaires de chantier ? Y aura-t-il des périodes où les travaux se dérouleront de nuit ?

Réponse de la SGP

Les horaires de chantier sont fixés pour chaque ouvrage (tunnel, viaduc, gare, etc.) en fonction des besoins du chantier, de la réglementation locale applicable et des nuisances susceptibles d'être engendrées pour les riverains, en fonction de leur activité (proximité de bureaux, de logements, d'établissements d'enseignement ou de santé, etc.).

Il n'y a donc pas de réponse uniforme à cette question, même si en général les travaux des ouvrages ponctuels (gares, ouvrages annexes, centre d'exploitation) s'inscrivent à l'intérieur d'une plage horaire 7h-20h, pendant les jours ouvrés. Le creusement du tunnel s'effectue quant à lui 24h/24, l'arrêt d'un tunnelier étant une opération complexe. Cependant, l'approvisionnement du chantier (voussoirs, notamment) et l'évacuation des déblais restent programmés en journée. De même, les opérations les plus bruyantes sont, à chaque fois que cela est possible, regroupées hors des plages horaires sensibles de la journée (heures des repas, des offices religieux, etc.).

La détermination des horaires se fait en concertation avec les services de la mairie et, le cas échéant, des riverains concernés, afin de limiter au maximum les nuisances et de garantir des conditions de sécurité optimales. Une fois déterminés, ces horaires s'imposent contractuellement aux entreprises de travaux.

Pour ce qui concerne les travaux sur des sites relevant de la demande de DUP modificative, il n'est à ce jour pas prévu de travaux de nuit réguliers pour l'ouvrage annexe OA7, le centre d'exploitation et la gare CEA Saint-Aubin, et comme exposé ci-dessus les travaux de nuit qui pourraient s'avérer nécessaires seront organisés après concertation avec les riverains potentiellement concernés.

A contrario, la mise en place par rotation du tablier de l'ouvrage de franchissement de la RN118 est d'ores et déjà explicitement demandée de nuit par la DIRIF, de manière à limiter les conséquences sur la circulation routière (étant rappelé qu'il n'y a pas de riverains immédiats).

Enfin, il sera rappelé que les travaux donneront lieu à des dossiers « bruit de chantier », tel que prescrit par l'article R. 571-50 du code de l'environnement.

Appréciation de la commission d'enquête

La restriction des horaires de chantier et le respect des plannings de travaux permettent effectivement de limiter les nuisances, en particulier acoustiques, pour les riverains, en réalisant notamment les tâches les plus bruyantes dans les plages horaires les moins sensibles. Ces aspects sont généralement couplés avec une organisation des zones de chantier permettant d'éloigner les nuisances pour les zones limitrophes.

La commission d'enquête considère ainsi que les précisions apportées à ce stade sont de nature à rassurer les riverains s'étant manifestés

E4. Sous-thème 4 : Les impacts sur l'environnement

E4.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Les impacts sur l'environnement sont multiples, et la distinction est délicate entre ceux de la phase travaux et ceux dont le caractère est pérenne. C'est la raison pour laquelle certains d'entre eux, considérés comme « permanents » sont présentés uniquement dans le thème suivant, comme par exemple ceux impactant les espaces boisés classés et liés au défrichement.

Les impacts du chantier liés à la DUP modificative sur l'environnement sont nombreux et ont fait l'objet de plusieurs dépositions, le plus souvent émanant d'associations et de collectifs, tels l'ADPP, l'ADER, Terre et Envol, etc., et portant : sur la gestion des zones humides au niveau notamment de la construction de la gare du CEA Saint-Aubin ; les continuités hydrauliques à maintenir (avec les rigoles, les noues), les effets de l'imperméabilisation des terres (notamment les OA) ; les impacts sur la faune ; les impacts des travaux sur un sous-sol en aléas fort retrait-gonflement des argiles ou de remontée de nappes sub-affleurantes ; les nuisances en termes de bruits, de vibrations, de poussières ; les impacts sur l'économie locale.

La gestion des zones humides, les continuités hydrauliques, les effets de l'imperméabilisation font l'objet de préoccupation de plusieurs associations, telles l'ADPP (obs. N°130), l'ADER (Obs.N°419) ou encore Terre et Envol (obs. N° 311) :

Obs N°411 de l'association « Terre et Cité » : « *Quels sont les aménagements prévus à terme autour de la future gare CEA Saint-Aubin ? Tandis que l'étude d'impact mentionne la préservation et/ou la restauration des fonctions écologiques de la friche naturelle située entre la gare et le CEA à l'issue des travaux, l'évaluation socio-économique semble envisager cet espace comme une réserve foncière en vue d'aménagements annexes à la gare, évoquant notamment une importante gare routière et la création d'un parking-relai. Cet espace naturel se situe à proximité immédiate de la ZPNAF. Aussi, les possibilités d'aménagement dans ce secteur restent limitées, et la pression qu'ils pourraient engendrer sur les espaces ouverts et leur fonctionnalité doit être prise en compte.* »

Obs N°411 de l'association « Terre et Cité » : « *Nous regrettons que le dossier ne précise davantage les solutions techniques prévues pour préserver les réseaux de drainage agricole sur les parcelles alentour du projet.../...Pourrions-nous obtenir davantage d'informations techniques au sujet des noues devant être mises en place sous le viaduc, notamment concernant leur rôle en matière de rétention des eaux de ruissellement des bassins versants naturels qu'elles intercepteront ? Nous nous interrogeons également sur l'articulation de ces noues paysagères avec d'autres ouvrages de collecte et stockage des eaux de surface, tels que les bassins de rétention devant être mis en place par le CD91 le long de la RD 36 dans le cadre de son élargissement.* »

Obs N°419 de l'association ADER : « *Notre association ADER (Association des Etangs et Rigoles du Plateau de Saclay) est très inquiète de l'impact de la Ligne 18 sur le réseau des étangs et rigoles du plateau de Saclay. Réseau, créé sous Louis XIV*

pour alimenter les fontaines du château de Versailles, et en cours de réhabilitation. Pourtant, rappelons-le, les rigoles sont classées en tant que cours d'eau et elles font aussi partie de la ZPNAF (Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière) imposée par la loi du Grand Paris. Or, selon le dossier de l'enquête en cours, il est même question, entre autres, de busage de la rigole des Granges. Etant donné que l'échelle des plans joints au dossier de l'enquête ne permet pas d'apprécier précisément l'impact du projet d'aménagement de la Ligne 18, nous avons demandé communication de plans adéquats. »

L'impact sur la faune en phase chantier apparaît dans la section de mise au sol sur 565 m de la Ligne 18 sur la commune de Palaiseau dans le secteur de la Croix de Villebois qui longe la RD36. Cette mise au sol renforce la coupure des déplacements de la faune terrestre (Crapaud commun notamment) déjà existante entre les boisements au nord et au sud de la RD3626. Les impacts des travaux dans un sous-sol présentant des aléas forts en matière de retrait-gonflement des argiles ou de remontée de nappes sub-affleurantes interrogent les riverains. Il en va de même pour les nuisances liées aux bruits et vibrations des forages du tunnel en partie souterraine de la Ligne inquiètent les riverains qui souhaitent pouvoir disposer de plus d'information en la matière. Il en va de même pour la mise au sol du viaduc dans la zone de transition souterrain/aérien à Palaiseau

Obs N°423 de Mme Anne Launay, Conseillère départementale de l'Essonne : « *Palaiseau : Sortie en aérien ; Le passage en aérien a été décalé et se trouve plus proche d'habitations, Il est nécessaire de faire une étude d'impact du bruit en sortie de tunnel et d'informer les populations concernées des nuisances potentielles. Sans ce préalable, je sollicite un avis défavorable sur ce point. »*

Obs N°164 de déposant non identifié : « *Le tunnel de la Ligne 18 entre les ouvrages OA6 et OA7 sera creusé à 14 mètres de profondeur. Compte tenu de la forte présence d'argile dans les sous-sols de ce secteur, la construction d'un tunnel souterrain fait peser un risque non négligeable de gonflement/rétractation du sol. Le dossier d'enquête révèle que la commune de Wissous est située en zone d'aléa fort de remontée de nappes subaffleurantes. Habitant au droit d'un bâtiment en dessous duquel passera la Ligne 18, je m'interroge sur les conséquences de la construction de cet ouvrage sur mon habitation. Le dossier d'enquête publique indique que l'ensemble des mesures sera pris pour limiter les vibrations et le bruit sans indiquer précisément la teneur de ces mesures, ni le volume sonore et vibratoire. Serait-il possible d'avoir plus de précisions ? Un référé expertise du bâtiment sera-t-il réalisé en présence des copropriétaires pour constater l'état du bâtiment avant travaux ? Cette expertise apparaît indispensable en cas de désordres éventuels, consécutifs à l'exécution de ces travaux. Par ailleurs, je souhaiterais avoir de plus amples informations sur les expropriations du tréfonds à venir. »*

Obs N°164 de déposant non identifié : « *La modification proposée concernant les ouvrages de service N°4 et 5 nous apprend que "ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions. Cela conduit entre autres à ce que le tunnel de la Ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA sous les habitations de la ville de Wissous à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14m bien inférieur aux 2,5 fois le diamètre, soit 25m, du haut du tunnel. Cette situation va*

immanquablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 mètres de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. Les conséquences sur les bâtis seront importantes (fissures, effondrement). Par ailleurs, cette faible profondeur fera, que lors de l'exploitation, les vibrations au passage de trains seront ressenties par les habitants. Quelles solutions propose la société de Grand Paris pour éviter tous ces désordres programmés ? Pour notre part nous comprenons que seul un enfouissement plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis, alliée à un revêtement de voies anti-vibrations renforcé pourront éviter les désordres. La profondeur des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antony) permettent un tracé plus profond sous Wissous. »

Obs N°199 de déposant non identifié, qui interroge la SGP avec les mêmes arguments, en indiquant toutefois une référence cadastrale, mais surtout le mode constructif de son habitation, la rendant très sensible à d'éventuels désordres : *« Nous sommes les propriétaires de la parcelle AD192 à WISSOUS. Notre pavillon sur deux niveaux est de type VIVAX c'est à dire charpente et poutrelles métallique sans vide sanitaire construit en 1954. »*

L'impact du chantier, tout particulièrement vibratoire, peut également avoir des répercussions sur le fonctionnement des établissements sensibles, notamment pour le quartier Polytechnique et ses laboratoires de recherches à Palaiseau au niveau de la construction du centre d'exploitation SMR/SMI et du Viaduc. Le chantier peut également avoir des incidences sur la station-service TOTAL, ICPE située à l'ouest de la RN118, entre Gif-sur-Yvette et Saclay, en termes d'accident (notamment de pollution) en raison des cuves et conduites liées à son exploitation. Et enfin, quels seront les impacts de ce chantier, positifs ou négatifs, sur l'économie locale ? Cet aspect, bien que recouvrant partiellement le thème D, s'attachant aux coûts et à la rentabilité socio-économique du dossier, vise plutôt aux modalités pratiques liées au maintien de l'activité économique.

A ce titre, l'exploitant Total, de la station-service au Christ de Saclay, alerte sur les répercussions apportées dans le cadre de la DUP modificatives, et tout particulièrement la gare du CEA-Saint-Aubin :

Courrier n°13, PRIF, M. Patrice BARROCHE pour la société TOTAL : *« La société TOTAL MARKETING FRANCE est propriétaire d'un terrain sis sur la parcelle cadastrée section ZV n°57 d'une superficie de 12.427,00 m2 située au Petit Saclay F18 - Voie express sur le territoire de la commune de Saclay. Le relais de Saclay fait partie des 10 plus importantes stations-services de notre réseau avec un volume de carburant distribué de 16000 m3/an, un chiffre d'affaire annuel pour les ventes annexes de 700 000 €, et emploie 8 salariés, ce qui justifie de la pertinence de cet emplacement dans les besoins d'approvisionnement des usagers de la RN118 et des communes avoisinantes. Afin de permettre la réalisation de la Ligne 18, une bande de terrain fait l'objet d'une négociation de cession de gré à gré avec la SGP (SGP). A ce titre, conjointement avec la SGP et l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS), nous avons travaillé le projet de recul de notre point de vente dans l'emprise restante de notre parcelle sans impact majeur de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière du Plateau de Saclay (ZPNAF). Toutefois, l'article L. 123-31 du code de l'urbanisme relatif à la ZPNAF de Saclay prévoit que « L'interdiction d'urbaniser dans la zone de protection vaut servitude d'utilité publique et est annexée*

aux plans locaux d'urbanisme ou aux cartes communales des communes intéressées.

» L'article 2 de la charte de la ZPNAF précise qu'« une attention particulière sera donc portée, lors de la rédaction des documents d'urbanisme, afin de garantir la mise en œuvre de cette interdiction, tout en offrant un cadre réglementaire adapté permettant des constructions et installations nécessaires à l'activité agricole ». Au regard de notre station-service, la modification du décret d'utilité publique du 28 mars 2017 portant sur le projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers appelle les commentaires suivants de notre part. La gare CEA Saint-Aubin réalisée sur la friche dite « La Mare au Cuvier » située à Saclay n'est pas exclue du périmètre du présent dossier d'enquête publique. Il s'avère que la réalisation de cette gare est rendue possible par la réalisation du Viaduc dont le projet impacte la parcelle ZV 57 dont nous sommes propriétaire. A ce jour, le projet de restructuration de la station envisagé, en concertation avec la SGP et l'EPAPS, n'est plus réalisable.

- Le dossier d'enquête publique prévoit que : « Une attention spéciale sera ainsi portée aux riverains professionnels de la Ligne 18, le long du tracé en viaduc sur le plateau de Saclay, notamment les exploitants agricoles et les laboratoires de pointe». Nous tenons à attirer votre attention sur la pérennité de notre station-service existante qui est remise en cause, alors même que les usagers de la RN 118 et des communes avoisinantes y ont un réel besoin d'approvisionnement. La non-réalisation du projet de restructuration de la station-service conformément aux travaux envisagés avec la SGP et l'EPAPS générerait des contraintes liées au non-respect des distances réglementaires auxquelles est soumise notre activité. Dans ces conditions, nous ne pourrions poursuivre l'exploitation actuelle de la station-service ainsi que tout développement d'activité économique sur notre parcelle. Dès lors, nous vous demandons de préconiser d'envisager différemment ladite interdiction de construire, imposée par l'article 2 de la charte de la ZPNAF susvisé, au regard de l'imbrication des projets. »

E4.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Les pièces D du dossier présentant les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et l'étude d'impact (pièces G1 à G5), permettent au public d'avoir un panorama complet des incidences sur l'environnement. Cette étude d'impact présente sur plus d'un millier de pages l'état initial du territoire concerné, les impacts du projet et les mesures prises pour les éviter, réduire et compenser, conformément à la réglementation en la matière, et notamment les dispositions des articles L.122-1 à L.122-3-3 et R.122-1 à R.122-15 du code de l'environnement. Elle a été réalisée pour la DUP initiale pour laquelle un décret de déclaration d'utilité publique a été rendu le 28/03/2017. Puis elle a été complétée à deux reprises : la première dans le cadre d'une enquête publique portant sur une demande d'autorisation environnementale. Un décret inter préfectoral portant autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement a été adopté 20/12/2018 ; puis à nouveau dans le cadre de cette présente enquête publique préalable à la DUP modificative de la Ligne 18. Bien qu'exhaustive sur l'ensemble du tracé, elle n'en demeure pas moins peu précise sur certains aspects, et notamment les impacts temporaires et permanents des évolutions ayant conduit à cette nouvelle enquête.

E4.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUETE

Question E19 : Pouvez-vous présenter les solutions techniques prévues pour préserver les réseaux de drainage agricole sur les parcelles alentour du projet et répondre aux différents points présentés par l'association « Terre et Cité » ?

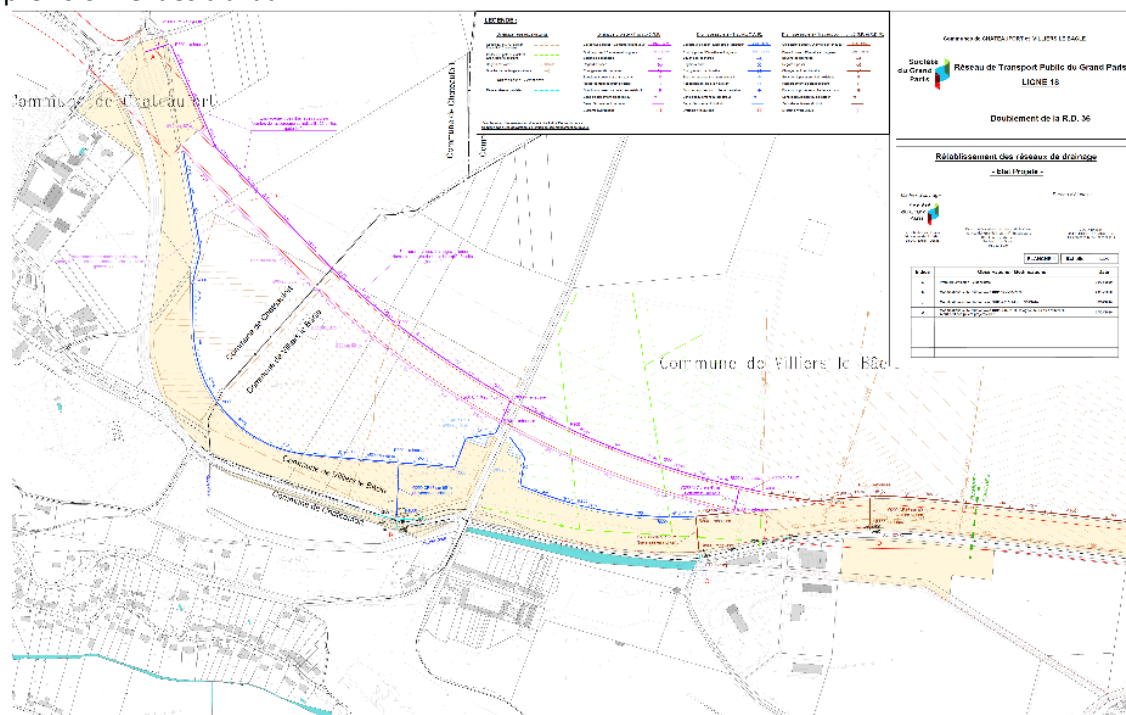
Demande de complément

Ici encore, la commission souhaite que vous développiez votre réponse, sans se limiter à dire que c'est étudié et présenté aux agriculteurs... nous devons évaluer tous les impacts au niveau de nos conclusions et demandons pour cela à disposer des réponses les plus complètes possibles. Ainsi, pouvez-vous présenter les résultats de l'étude technique et tout élément nous permettant d'apprécier ce qui va être mis en œuvre ?

Réponse de la SGP

La SGP contribue fortement au recensement des drains existants, dans le cadre du programme d'actions de la ZPNAF auquel elle participe. Afin de préserver les réseaux de drainage sur les parcelles alentour du projet, des drains collecteurs seront mis en place avant le démarrage des travaux. La mise en place sera effectuée par une trancheuse, afin de limiter les impacts sur les terres agricoles.

L'étude technique 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.



*Plan d'implantation des drains collecteurs autour du projet de la ligne 18
(document de travail, niveau PRO)*

Et une étude supplémentaire est en cours sur l'assainissement global des projets de la ligne 18 et du doublement de la RD36 dans le cadre des études sur une éventuelle mise au sol (voir à ce sujet la réponse à la question B1).

Appréciation de la commission d'enquête

La sensibilité du territoire, et en particulier du plateau de Saclay, aux risques d'inondation par débordement ou ruissellement a été présentée dans le cadre de l'étude d'impact. La commission d'enquête considère dès lors légitime que la profession agricole se mobilise pour alerter la SGP sur ces impacts, notamment en phase travaux, et échanger sur les mesures pouvant être mises en place pour les réduire et compenser.

Malgré des demandes de précisions concernant les résultats des études réalisées et en cours, la commission ne peut que constater et regretter le caractère lacunaire des compléments apportés, reposant essentiellement sur un plan dont la définition ne permet pas de lire les informations présentées.

La présentation synthétique des résultats (principe de préservation ou de rétablissement du réseau de drainage agricole, planning prévisionnel des travaux...) aurait permis au public, à la commission et l'autorité décisionnaire d'évaluer les mesures prises pour éviter ou compenser les impacts des travaux sur les parcelles agricoles.

Elle ne peut qu'encourager la poursuite des échanges avec le monde agricole sur cette problématique liée à la gestion des eaux de pluies, échanges qu'il serait certainement utile d'étendre aux autres acteurs concernés, l'urbanisation programmée du plateau, et donc l'artificialisation des terres résultantes, allant avoir des effets cumulés sur le territoire, effets qu'il serait utile d'anticiper pour coordonner au mieux les réponses à apporter.

Question E20 : Quels sont les impacts du projet sur le réseau des étangs et rigoles du Plateau de Saclay ? En particulier, sur la rigole des Granges, interceptée à deux reprises à Palaiseau, par la tranchée ouverte et plus en amont lors du creusement de cette tranchée. Pouvez-vous préciser les mesures prises en phase chantier pour la préserver ? Quelles mesures de suivi sont prises pour s'assurer de sa fonctionnalité effective ?

Demande de complément

Des illustrations permettraient de mieux comprendre la localisation et la nature de vos interventions, sans simplement renvoyer aux pièces du dossier. Il en va de même pour les renvois à des réponses faites sur d'autres thèmes. Une reprise de ces dernières permet de disposer d'une vision claire et exhaustive de vos interventions.

Réponse de la SGP

Le réseau historique de rigoles du plateau de Saclay n'alimente plus le château de Versailles par le biais d'un réseau d'aqueducs et d'étangs : les rigoles périphériques font désormais l'objet d'interruptions et les eaux collectées rejoignent les bassins de la Bièvre et de l'Yvette.

Les interfaces du projet de la ligne 18 avec les rigoles ont été appréhendées par rapport à leurs rôles écologique, hydraulique et patrimonial. Des investigations spécifiques poussées ont été conduites par la SGP et des mesures appropriées prévues sur les trois rigoles concernées par la ligne, dont la rigole des Granges, comme l'a relevé l'Autorité environnementale dans son avis (pièce J8b, page 17) en concluant notamment que « l'ensemble des dispositions prévues [...]

sont conformes aux bonnes pratiques de conduite de chantier, de même que les moyens de surveillance et d'intervention ».

L'impact des travaux liés à la tranchée Est (couverte et ouverte) de la ligne 18 est présenté dans le dossier (pièce G3, page 70). Celui-ci montre l'interaction entre la ligne 18 et la rigole des Granges :

- dévoiement et busage provisoire de la rigole pour une première phase de travaux ;
- rétablissement de la rigole dans son cours initial pour une seconde phase des travaux puis pour l'exploitation.

Le suivi portera sur la pluviométrie (notamment prévisionnelle) et sur les niveaux d'eau dans les écoulements bordant les aires de chantier, afin notamment d'anticiper un éventuel déplacement de certaines installations mobiles du chantier. Il s'agit en particulier des rigoles, dont les capacités d'évacuation en périodes de sols saturés sont assez faibles.

L'implantation en viaduc de la ligne 18 sur le plateau de Saclay évite d'une manière générale que l'infrastructure interfère avec le réseau de rigoles, et des mesures spécifiques sont prévues pour les cas particuliers des rigoles de Corbeville et des Granges. Deux franchissements sont prévus au niveau de la rigole de Corbeville pour la piste d'entretien du viaduc au moyen de petits ouvrages qui seront mis en place dès la phase chantier.



Coupe type d'un ouvrage de type PIPO (extrait du dossier, pièce G3, page 71)

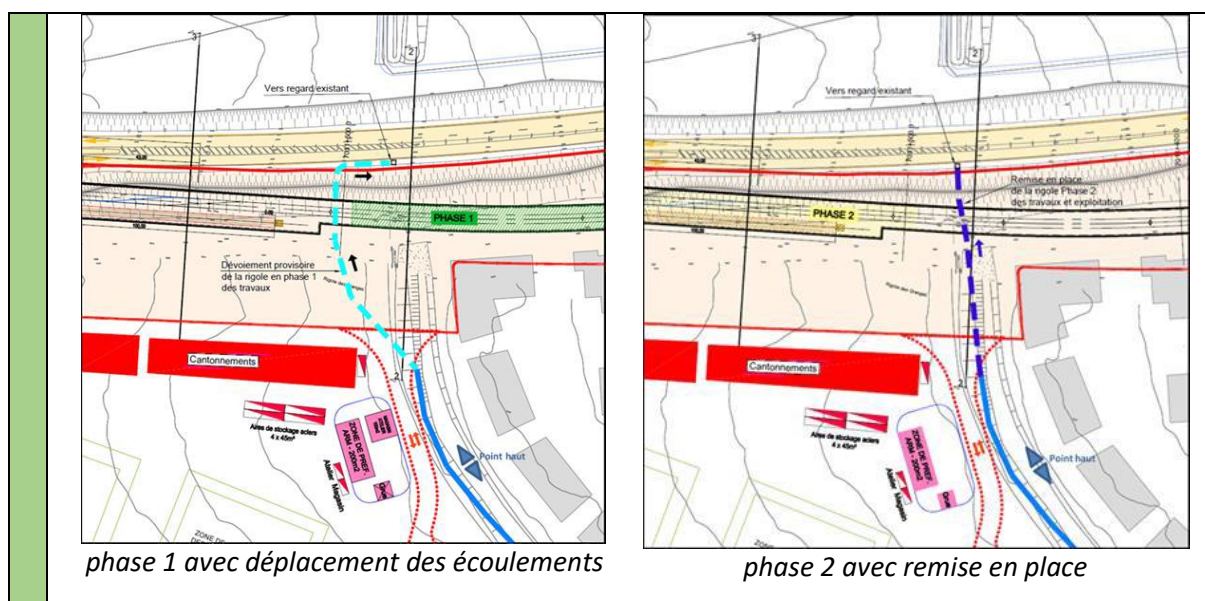


Exemple d'ouvrage existant sur la RD128 à Orsay rétablissant la Rigole de Corbeville (Icare)

Ces ouvrages sont dimensionnés pour ne pas empiéter sur le lit de la rigole et ne constituent un obstacle ni à l'écoulement des eaux ni à la continuité écologique.

Une coupe de ce type d'ouvrage et les principes de franchissement sont présentés dans le dossier (pièce G3, page 71 et 72) d'où sont extraits les deux schémas ci-dessous :

Principe de franchissement de la rigole des Granges par la tranchée couverte en phase chantier – Icare (pièce G3, page 72)



Appréciation de la commission d'enquête

Les investigations menées dans le cadre de la réalisation de la ligne 18 relèvent des enjeux forts sur tout le tracé vis-à-vis d'un réseau hydrographique complexe et des risques d'inondation importants par débordement ou ruissellement.

La localisation des ouvrages et des aires de chantier de la ligne 18 doivent permettre l'évitement du réseau hydrographique, à l'exception de la rigole de Corbeville et de la rigole des Granges, sur lesquelles des ouvrages de franchissement devront être mis en oeuvre pour la réalisation de la voie de service au pied du viaduc sur tout son tracé. Des fossés recueilleront les eaux de ruissellement des bases chantier qui seront interceptées, et les restitueront au milieu naturel, le cas échéant après traitement.

Cet impact direct sur les eaux de ruissellement nécessite des mesures anticipées pour limiter les impacts du chantier sur le bon écoulement des eaux, et tout particulièrement en période d'épisodes pluvieux. Il s'agit pour l'essentiel des rigoles de Corbeville et des Granges qui font ainsi l'objet des mesures présentées dans la réponse de la SGP.

Pour rappel, le centre d'exploitation se trouve en interface avec la ZAC du quartier de l'Ecole Polytechnique portée par l'EPAPS et vient intercepter le projet de bassin de rétention des eaux pluviales devant être mis en place dans le cadre de la ZAC, ses conduites amont et aval, et la zone d'inondation progressive permettant la gestion des événements pluvieux très exceptionnels. L'EPAPS a ainsi imposé que la parcelle du centre d'exploitation soit autonome pour la gestion d'une crue cinquantennale. Compte-tenu de l'importance de ce site de 7ha, des ouvrages qu'il accueille et d'une exploitation dissociée, 2 réseaux d'assainissement indépendants pour le SMR et le SMI sont prévus et plusieurs ouvrages de rétention d'eau créés. L'exutoire final des eaux après traitement se trouve au Nord-Ouest du centre, dans le réseau eaux pluviales de la ZAC, ce réseau se rejetant au final dans la rigole des Granges.

Les informations données par le maître d'ouvrage ne précisent pas que la rigole des Granges sera rétablie dans son cours initial lors de la seconde phase mais

sera busée : « *En phase définitive, la rigole des Granges sera rétablie su son tracé initial en amont de son raccordement au réseau d'assainissement de l'A126/RD36. Toutefois un merlon étant créé au sud de la voirie routière pour les besoins des travaux (pré chargement de remblais rendus nécessaires pour le prolongement du tunnel en dessous), avec un travail sur son insertion, le tracé rétabli fera l'objet d'un busage de diamètre 600 mm/.../* ». (Cf. pièce G3 page 91)

Si les éléments présentés dans le cadre de la réponse apportée par la SGP à la question posée sont conformes aux bonnes pratiques en matière d'anticipation et gestion des risques, la commission d'enquête relève toutefois la nécessité, d'une part d'une vigilance quant au maintien des continuités hydrauliques des rigoles, et d'autre part d'appréhender plus globalement les effets cumulés du chantier de la ligne 18 et des secteurs en cours d'urbanisation du secteur en raison de la sensibilité du territoire en matière d'inondation, comme le relève d'ailleurs les éléments présentés dans l'étude d'impact : « *A noter que la juxtaposition des aires de chantier de la zone de transition Est, du centre d'exploitation, du viaduc et de leur co-activité peut potentiellement induire un risque pour l'intégrité de la Rigole (des Granges) et de son fonctionnement. Bien que le secteur à proximité du centre d'exploitation soit en cours d'urbanisation, l'aire de chantier associée est susceptible d'intercepter des écoulements naturels issus de bassins versants encore non aménagés* » (Cf. pièce G3 page 71)

Question E21 : Comme le relève l'Autorité environnementale dans le cadre de son avis, seules les fonctions hydrauliques de cette rigole semblent avoir été traitées. « Il n'est néanmoins prévu qu'une fonction hydraulique pour l'ouvrage de rétablissement, le dossier indiquant l'absence de continuité écologique et de faune aquatique et le caractère intermittent de l'écoulement dans la rigole sur le secteur concerné. » Quelle réponse pouvez-vous apporter sur ce sujet ?

Demande de complément

Nous vous remercions d'illustrer votre réponse. Et l'assertion « il n'y a donc pas de continuité écologique et de faune aquatique dans cette rigole... » apparaît assez curieuse.

Réponse de la SGP

Comme exposé dans la réponse à la question E20, les investigations conduites par la SGP sur les trois rigoles concernées par la ligne, dont la rigole des Granges, ont été menées par rapport à leurs rôles écologique, hydraulique et patrimonial.

L'identification des caractéristiques actuelles de la rigole des Granges et des différentes fonctionnalités qu'elle assure a été effectuée par le biais d'analyses bibliographiques, de la consultation du SRCE d'Ile-de-France, de demandes de renseignements auprès du syndicat intercommunal de la vallée de la Bièvre (SYAVB), de campagnes d'inventaires de terrain et d'analyse des sédiments et de la qualité de l'eau.

Les conclusions effectuées dans le dossier quant à la fonctionnalité écologique de la rigole découlent donc d'une analyse factuelle de la situation actuelle :

- un point haut de la rigole (situé en amont hydraulique de la future tranchée couverte de la ligne 18) engendre, en situation actuelle, une absence d'écoulement pérenne

dans ce secteur, une qualité dégradée des sédiments et offre en conséquence des conditions non favorables à l'établissement d'une faune piscicole ;

- au nord du projet, le cours de la rigole est actuellement interrompu par l'A126 et rétabli dans l'assainissement par une descente d'eau ;
- au sud du projet, la rigole se déverse dans le réseau d'assainissement de la RD36 (route de Saclay).

Le SRCE d'Ile-de-France répertorie la rigole des Granges en corridor écologique de la sous-trame bleue à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité.

La rigole des Granges, ancienne rigole d'alimentation du château de Versailles, est déjà interrompue au niveau de l'autoroute A126, comme le présente la figure en page 70 de la pièce G3, rappelée ci-dessous :



Localisation de la rigole des Granges dans le secteur sur projet de ligne 18 (extrait du dossier, pièce G3, page 70)

Il n'y a donc déjà pas de continuité écologique et de faune aquatique dans cette rigole, d'où le maintien de la seule fonction hydraulique existante.

Les mesures de préservation de la rigole en phase chantier sont présentées en réponse à la question E20.

Appréciation de la commission d'enquête

Les éléments présentés en réponse concernant l'absence d'enjeux écologiques de la rigole n'ont pas été explicitement présentés dans le dossier, et notamment les analyses bibliographiques et réglementaires et investigations réalisées, tant auprès du syndicat intercommunal de la vallée de la Bièvre (SYAVB), que lors de campagnes d'inventaires de terrain et d'analyse des sédiments et de la qualité de l'eau.

Il aurait toutefois été plus éclairant de donner davantage de précisions sur ces investigations que de seulement les citer.

Par ailleurs le légendage des illustrations présentées aurait mérité d'être complété, ces 2 extraits illustrant la situation actuelle à gauche et celle en 1950. En l'état, la commission d'enquête ne peut que s'appuyer sur les affirmations du dossier et sur la simple mention de la liste des investigations menées pour noter l'absence de continuité écologique et de faune aquatique et le caractère intermittent de l'écoulement dans la rigole sur le secteur concerné.

Question E22 : Concernant la zone humide affectée par les travaux de la nouvelle gare CEA Saint-Aubin, pouvez-vous présenter la mesure de réduction (MR12) envisagée ? Quelles mesures de suivi seront prises à son encontre pour en garantir son maintien pendant le chantier ?

Demande de complément

Nous vous remercions d'illustrer votre réponse et de ne pas uniquement renvoyer au dossier pour les mesures prises. Il convient de les présenter dans le cadre de cette réponse.

Réponse de la SGP

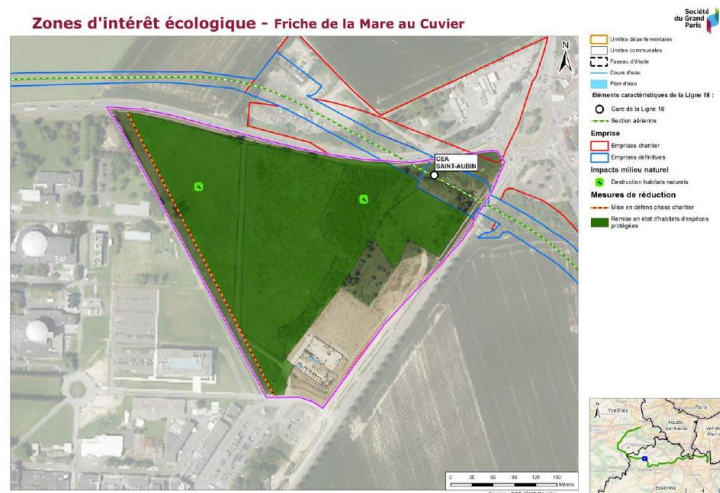
La mesure générique de réduction des conséquences environnementales MR12 correspond à la « Remise en état/restauration des emprises chantiers non impactées définitivement ». Sur le site de la Mare au Cuvier, la mesure MR12 est décrite page 225 de la pièce G3 et est associée à une mesure spécifique MR11 « Conservation d'une continuité herbacée sur le site des friches du CEA » décrite à la page 254.



*Localisation de la zone humide « Friche CEA Saint-Aubin »
(extrait du dossier, pièce G3, page 225)*

En effet, le site accueillera une base pour le chantier du viaduc : la zone humide sera donc impactée pendant les travaux.

Afin de préserver une continuité herbacée ainsi qu'un espace refuge pour les espèces protégées les moins sensibles au dérangement, une bande de 10 m de large sera préservée sur la partie ouest du site, entre le CEA et la zone chantier. Cette bande tampon hors emprise chantier en sera séparée par une clôture.



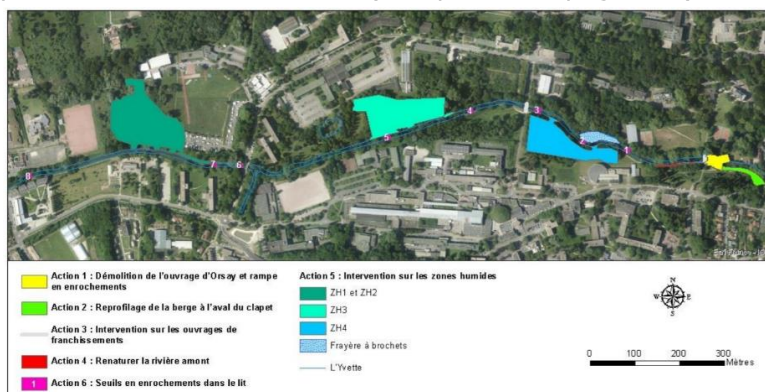
*Localisation des mesures de réduction sur la friche de la mare au Cuvier
(extrait du dossier, pièce G3, page 185)*

La mesure MR12 a pour objectif d'aider à restaurer les emprises utilisées pour les travaux en favorisant le retour de la faune et de la flore initialement présentes sur la zone humide

et en limitant le développement des espèces végétales invasives qui profitent des terrains remaniés pour s'installer.

Les sols seront décompactés et de la terre végétale sera régalée sur le site pour restauration. Les terrains seront modelés afin de créer une dépression qui retiendra les eaux météoritiques et recréera les conditions d'une stagnation d'eau sur un secteur bien identifié, ce qui permettra de recréer une zone humide favorable à l'implantation d'une végétation adaptée et qui acquerra une fonctionnalité que l'actuelle zone humide ne possède plus.

La remise en état ne pouvant être réalisée qu'après les travaux, une mesure de compensation écologique pour les zones humides est également prévue au niveau de la faculté d'Orsay, en accord avec le SIAHVY (voir pièce G3, page 228).



Localisation des actions prévues dans le cadre du projet de restauration de l'Yvette et de lutte contre les inondations (extrait du dossier, pièce G3, page 233)

La mesure de suivi (page 225) sera réalisée par un écologue à partir de la 1^{re} année après la remise en état écologique du site. Cette opération, réalisée sur un minimum de 3 ans, aura pour objectif de suivre la recolonisation par les espèces végétales caractéristiques de zones humides de la zone reconstituée.

Toutes ces mesures de réduction et de compensation sont déjà prescrites au titre de l'arrêté d'autorisation environnementale du 20 décembre 2018.

Appréciation de la commission d'enquête

Les mesures apparaissent en adéquation avec les enjeux identifiés en matière de préservation de la zone humide et en particulier de la continuité herbacée et de mise en place d'un espace refuge pour les espèces protégées les moins sensibles au dérangement.

La commission d'enquête prend note également de la mesure de compensation écologique et de son suivi allant également être réalisées au niveau de la faculté d'Orsay, la remise en état de cette zone humide ne pouvant avoir lieu qu'après les travaux.

La commission d'enquête relève une nouvelle fois la difficulté à comprendre et évaluer les différents impacts et mesures prises pour les réduire et les compenser. Les différentes pièces du dossier, dont les pièces G3 et G4 (RNT) ne présentent pas de façon systématique les mises à jour successives issues des précédentes procédures et des avis rendus (DUP initiale, autorisation environnementale). Ce point, signalé par l'Autorité environnementale pour l'étude d'impact, demandant à ce que des couleurs différentes permettent d'en suivre les évolutions, n'a été que partiellement suivi. Ainsi, par exemple, aucune couleur ne permet d'identifier les mesures liées à la conservation d'une continuité herbacée sur le site des friches du CEA.

Question E23 : Pouvez-vous détailler les solutions techniques relatives aux noues devant être mises en place sous le viaduc, notamment concernant leur rôle en matière de rétention des eaux de ruissellement des bassins versants naturels qu'elles intercepteront ? Pouvez-vous préciser l'articulation de ces noues paysagères avec d'autres ouvrages de collecte et stockage des eaux de surface, tels que les bassins de rétention devant être mis en place par le CD91 le long de la RD 36 dans le cadre de son élargissement ?

Demande de complément

Nous vous remercions d'illustrer votre réponse et de présenter ce qui va être mis en place, au-delà de généralités et ainsi apporter une réponse aussi complète que possible aux interrogations du public.

Réponse de la SGP

Les noues ont un rôle de rétention des eaux de ruissellement des bassins versants naturels qu'elles interceptent. Elles seront paysagées pour en améliorer l'insertion en en masquant au maximum la technicité, sans obérer leurs fonctionnalités.

L'articulation fine avec les ouvrages de collecte et de stockage des eaux de surface du doublement de la RD36 est en cours d'étude afin d'optimiser l'emprise de l'ensemble des ouvrages de rétention sur le secteur, dans le but de réduire l'impact cumulé des deux projets sur les terres cultivées.

Les solutions techniques correspondantes ne sont pas arrêtées à ce jour.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a souhaité que la SGP développe davantage sa réponse, au-delà de principes généraux et d'évocations d'études en cours.

La voie de service de la section en viaduc intercepte 133 hectares de bassin versant naturel alimentant les bassins versants de part et d'autre du plateau du Saclay, et la rigole de Corbeville subira potentiellement un impact fort. En secteur rural, une noue collectera les eaux et assurera le stockage et le transfert des eaux du viaduc et des eaux interceptées. Le débit de fuite de 0,7 l/s pour une pluie de temps de retour de 25 - 50 ans suit les contraintes imposées sur le plateau de Saclay.

La commission d'enquête entend que des solutions techniques soient en cours d'étude, mais regrette que ces aspects concernant la restauration de la transparence hydraulique ne soient pas précisés a minima sur un secteur sensible à cet égard, se limitant à des généralités concernant la fonction hydraulique des noues/bassins linéaires étagées et n'apportant pas davantage de précisions sur les points sensibles étudiés ou les principes de régulations avec les gestionnaires de réseau.

Ce point avait d'ailleurs déjà été mentionné par l'Autorité environnementale dans son avis délibéré du 21 février 2018, portant sur le dossier d'autorisation environnementale (page 9).

Question E24 : Sur Palaiseau, dans la section de mise au sol du viaduc, pouvez-vous présenter les mesures de réduction prévues pour permettre le maintien des déplacements de la faune terrestre et sécuriser le franchissement de la route départementale pendant les travaux ?

Demande de complément

Nous vous remercions d'illustrer votre réponse pour une meilleure compréhension des éléments présentés.

Réponse de la SGP

Dans ce secteur, les déplacements nord-sud de la faune terrestre sont déjà rendus difficiles par la présence de la RD36.

Pour permettre le maintien des déplacements de cette faune (crapaud commun principalement) à travers la RD36 et de sécuriser le franchissement de la route départementale, les dispositifs suivants seront mis en place en deux temps :

- 1) En première phase, avant le début des travaux de la ligne 18 :
 - deux mares seront créées au nord de la RD36, afin de permettre aux amphibiens utilisant les boisements de ce côté de la route départementale de s'y reproduire ;
 - des barrières à amphibiens seront implantées au nord de la RD36, de manière à éviter toute traversée dans le secteur de jumelage avec la ligne 18.
- 2) En seconde phase, au plus tard à la fin des travaux de la ligne :
 - un batrachoduc sera mis en place sous la RD36 (à l'ouest du secteur de jumelage ligne 18-RD36) afin de permettre un franchissement sécurisé des deux infrastructures ;
 - les barrières à amphibiens seront complétées au sud de la RD36.

Grâce aux choix de conception et à la mise en place de mesures de réduction, l'impact résiduel sur les déplacements de la faune est faible pour tous les groupes faunistiques.

Un suivi de l'utilisation des mares en période de reproduction suite à l'implantation du batrachoduc mis en place sous la RD36 sera également réalisé pendant les dix premières années après la mise en service. Le schéma de principe du rétablissement du corridor écologique nord-sud à Palaiseau est intégré dans le dossier (pièce G3, pages 163 et 255) et repris ci-dessous :

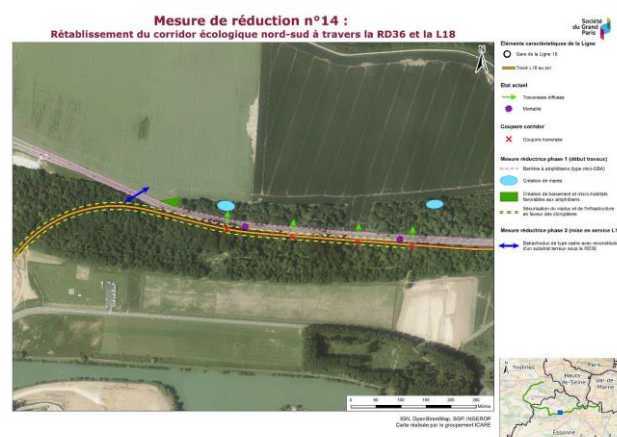


Schéma de principe du rétablissement de corridor écologique nord-sud à Palaiseau (extrait du dossier, pièce G3, page 163)

Appréciation de la commission d'enquête

Les mesures présentées pour permettre le maintien des déplacements de la faune terrestre et sécuriser le franchissement de la route départementale, apparaissent complètes et proportionnées aux enjeux sur le site de maintenance.

Questions E25 : Quelles mesures ont-elles été prises pour la réalisation du tunnel de la Ligne 18, tout particulièrement entre les ouvrages OA6 et OA7, creusé à 14 mètres de profondeur dans un sous-sol présentant des aléas forts de retrait-gonflement des argiles et par remontée de nappes, Wissous étant inscrite dans des zones de nappes sub-affleurantes ?

Les riverains de cette portion du tracé se sont manifestés pour indiquer leur inquiétude et demandent quelles dispositions la SGP s'engage à mettre en œuvre pour réduire et compenser les désordres potentiels, au-delà de référés préventifs et suivis de mesures de contrôle ? Quelles mesures, notamment pour le pavillon de la parcelle AD192 à WISSOUS, dont le mode constructif de type VIVAX, le rende très sensible à d'éventuels désordres ?

Y-a-t-il des alternatives à ce tracé dans cette zone ?

Quels sont les niveaux sonores et vibratiles liés au forage du tunnel en section souterraine et quelles sont les mesures prises pour les réduire ?

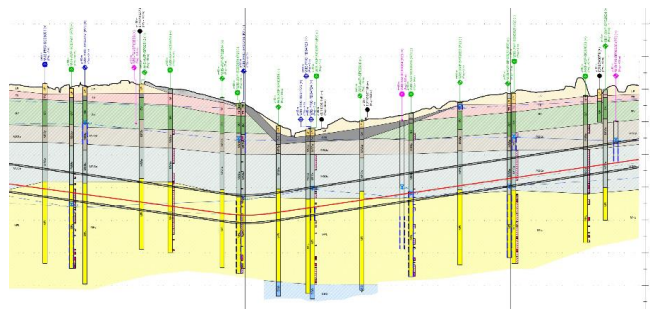
Demande de complément

Nous vous remercions d'illustrer votre réponse, comme cela est demandé

Réponse de la SGP

Tout d'abord, il convient de rectifier certaines appréciations inexactes concernant la profondeur du tunnel et la nature des sols dans ce secteur (voir également la réponse à la question B5) :

- entre les ouvrages OA6 et OA7, la profondeur du tunnel est toujours supérieure à 17,25 m ;
- l'analyse du profil géotechnique du secteur (voir pièce G3, page 25, et schéma ci-dessous issu de la pièce P06 jointe au présent mémoire) montre que le tunnel n'intercepte pas les argiles vertes, auxquelles est associé le risque de retrait-gonflement et qui sont présentes dans une couche géologique intermédiaire.



Profil géologique entre les ouvrages annexes 6 et 7 (extrait du dossier, pièce G3, pages 22 et ss.)

Si on examine le profil géotechnique, on observe entre l'OA6 et l'OA7 (étant rappelé que le secteur à l'est de l'OA6 n'est pas bâti), de haut en bas :

- deux couches superficielles de limons et de calcaire, ou de colluvions ;
- sur tout le linéaire hors talweg, la couche d'argiles vertes ;
- puis trois couches de masses et marnes, dans lesquelles le tunnel sera creusé.

Le creusement du tunnel au moyen d'un tunnelier permet d'assurer la stabilité du forage en maintenant une pression précise afin de limiter au maximum les tassements et de réduire ainsi les désordres en surface. Le linéaire du tracé est donc conçu de sorte à éviter les risques de retrait-gonflement des argiles en surfaces.

La stabilité du front de forage assuré par le tunnelier permet de limiter de manière significative l'émission de vibrations, qui devraient être imperceptibles au niveau du sol dans la quasi-totalité des cas (hors singularités géologiques éventuelles).

Du fait de la profondeur importante du tunnel, aucune nuisance sonore n'est redoutée, ni pendant les travaux, ni en phase d'exploitation du métro.

Les risques étant maîtrisés par des méthodes de constructions adaptées et le suivi des bâtis sensibles, la SGP n'envisage pas de tracé alternatif.

Ceci étant, une auscultation des bâtis sensibles se poursuivra avant le démarrage de la phase de chantier et sera maintenue en phase chantier afin de sécuriser parfaitement le bâti et de pouvoir traiter les éventuels désordres, qu'il n'est jamais possible d'exclure totalement a priori.

La SGP poursuivra donc ses campagnes d'auscultation et de suivi et prendra contact avec les riverains concernés, qui pourront également se signaler auprès des agents de proximité ou lors des COSU (voir réponse aux questions E11, E12).

Appréciation de la commission d'enquête

Pour la commission d'enquête, la réponse présentée par la SGP apparaît complète et argumentée et de nature à rassurer le public nombreux qui s'est manifesté à ce sujet pendant l'enquête publique.

Elle considère que les précisions apportées sont importantes car l'étude d'impact faisait effectivement état d'aléas forts retrait gonflement d'argiles et remontées de nappes sub-affleurantes.

Par ailleurs, il eut été utile de remplacer le fichier de cette coupe par celui fourni en annexe PO6, en raison de la qualité insuffisante de sa définition. En outre, l'ajout de la légende géologique aurait permis de mieux comprendre la coupe produite. Et le couplage de ce profil avec la vue en plan du tracé, comme présenté dans l'annexe, aurait également permis de parfaire la compréhension du sous-sol selon les zones traversées et de voir précisément où se situent notamment les OA6 ET OA7.

Question E26 : Y-a-t-il eu une évaluation des impacts acoustiques de la mise au sol du viaduc pour les quartiers voisins à Palaiseau ?

Demande de complément

La réponse apportée est un peu limitée selon la commission d'enquête. A quoi faites-vous référence lorsque vous évoquez des demandes d'autorisations environnementales complémentaires ?

Réponse de la SGP

Sur la section considérée, la ligne est jusqu'ici prévue en viaduc, dans le cadre de la séquence de transition souterrain-aérien : tranchée couverte / tranchée ouverte / rampe / viaduc. Elle s'insère entre la RD36, au nord, et le « bois de Polytechnique », au sud.

Les riverains les plus proches de cette infrastructure sont : au sud, les bâtiments administratifs de l'Ecole polytechnique, à 400 mètres environ ; à l'est, les habitants de l'écoquartier Camille Claudel, à 1 500 mètres environ.

La modification de la séquence de transition souterrain/aérien, avec l'insertion de la ligne en partie au sol plutôt qu'en viaduc, aura tendance à réduire la propagation du son sur de longues distances. Compte tenu de la distance avec les riverains les plus proches, des obstacles naturels existants et des modes de propagation du son, l'impact acoustique devrait donc être plus faible avec une mise au sol dans le bois de Palaiseau.

Une étude acoustique est prévue au titre des demandes d'autorisations environnementales complémentaires. Celles-ci seront faites, comme il est d'usage, par référence aux articles L181-14, R181-45 et R181-46 du code de l'environnement :

- toute modification substantielle des activités, installations, ouvrages ou travaux qui relèvent de l'autorisation environnementale est soumise à la délivrance d'une nouvelle autorisation, qu'elle intervienne avant la réalisation du projet ou lors de sa mise en œuvre ou de son exploitation ;
- toute modification apportée par le bénéficiaire de l'autorisation environnementale à l'ouvrage, à l'installation, à son mode d'utilisation, à la réalisation des travaux ou à l'aménagement en résultant ou à l'exercice de l'activité ou à leur voisinage, et de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de demande d'autorisation, est portée, avant sa réalisation, à la connaissance du préfet de l'Essonne - préfet coordonnateur - avec tous les éléments d'appréciation.

L'autorité administrative compétente fixe, s'il y a lieu, des prescriptions complémentaires dans les formes prévues par l'article R181-45 du code de l'environnement.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse apportée ne s'appuie sur aucune étude et ne présente aucune mesure à prendre.

La SGP estime seulement que cette mise au sol réduira les impacts acoustiques pour le voisinage qui se situe à des distances comprises entre 400 et 1500 mètres. Et indique simplement qu'une étude acoustique sera diligentée ultérieurement à l'occasion d'autorisations environnementales complémentaires.

La commission d'enquête s'interroge sur les raisons d'un tel report, ne comprenant pas pourquoi une telle étude n'a pas été menée dans le cadre de la première autorisation environnementale en 2018, les impacts des modifications actuellement mises à enquête ayant été toutes intégrées à cette occasion, comme le rappelle le maître d'ouvrage dans chacune de ses réponses.

La SGP a répondu oralement à la commission d'enquête que cette étude acoustique sera diligentée lors de la prochaine autorisation environnementale rendue nécessaire pour évaluer les impacts liés à cette DUP modificative.

Outre la contradiction de cette réponse avec les affirmations du maître d'ouvrage, tant écrites que orales, depuis le démarrage de l'enquête et jusqu'aux réponses fournies dans le cadre de son mémoire en réponse, indiquant que tous

ces impacts étaient bels et bien anticipés depuis 2018, la commission s'interroge sur sa capacité à évaluer à ce stade ces impacts acoustiques de la mise au sol du viaduc.

Et elle s'associe au public qui s'inquiète de l'absence de précisions à cet égard, ne permettant pas de se prononcer sur cette mise au sol.

Question E27 : Quels seront les impacts des différents travaux en matière de pollution atmosphérique, de poussières ? Quels dispositifs sont envisagés pour les réduire ?

Demande de complément

La commission considère que la réponse apportée est incomplète, puisqu'aucune donnée n'est présentée sur la pollution atmosphérique en dehors des poussières... nous souhaitons donc que vous complétiez votre réponse, notamment au niveau des émissions liés aux engins de chantier et aux rotations des camions.

Réponse de la SGP

Les travaux de construction de l'infrastructure peuvent induire des émissions de polluants atmosphériques, notamment par la mise en suspension de poussières et par le transport nécessaire à l'acheminement des matériaux et à l'évacuation des déblais. L'enjeu au cours de cette phase est donc de choisir les méthodes de travail les moins émissives possibles et de mettre en place des mesures afin de limiter les émissions de polluants atmosphériques.

Afin de limiter l'émission de poussières, les prescriptions suivantes, qui correspondent aux règles de l'art, sont appliquées :

- stocker les produits pulvérulents tels que le ciment en silos avec un filtre à manches ;
- utiliser la technique d'humidification pour réduire la production et la diffusion des grosses poussières lors des travaux de terrassement (en effet, un temps sec et venteux accroît le développement des poussières et la diffusion de celles-ci) ; si ce n'est pas possible, différer les activités dans la mesure du possible ;
- entreposer le sable fin à l'abri du vent et/ou l'humidifier ;
- humidifier les routes par temps sec et, sur le chantier humidifier superficiellement les voies d'accès afin de diminuer les nuages de poussières soulevées par les camions ;
- nettoyer la route à la sortie du chantier ;
- nettoyer les roues des camions à la sortie du site ;
- bâcher les camions qui transportent des terres ou des matériaux poussiéreux ;
- mouiller les matériaux lors des découpes produisant de la poussière ;
- mise en place d'un plan de circulation tenant compte des particularités locales pour permettre de réduire les incidences des camions. Ce plan est adapté dans le temps le cas échéant afin d'éviter les axes congestionnés et les pics de pollutions Ces recommandations sont inscrites dans les éléments contractuels des entreprises afin de s'assurer du bon respect de leur mise en œuvre.

S'agissant des émissions des engins de chantier, la SGP prescrit des mesures d'atténuation en complément des exigences réglementaires (arrêté du 21 mars 2014) :

- la mise en place de filtres à particules sur les engins mobiles non-routiers ;

- la consigne de couper le moteur en cas d'arrêt prolongé des engins ;
 - l'exigence d'un entretien et réglage des engins et équipements selon les spécifications du constructeur et de contrôle par un mécanicien certifié avec carnet d'entretien ;
- la limitation des vitesses sur le chantier et l'incitation au développement des pratiques d'éco-conduite — Il est généralement reconnu que l'éco-conduite permet de diminuer les consommations de carburant de 5 à 10 % : les émissions de polluants étant directement liées à ces consommations, le recours à l'éco-conduite a un impact bénéfique sur la qualité de l'air ;
- la limitation de l'utilisation des groupes électrogènes.
- La SGP encourage également l'utilisation d'engins à motorisation électrique, mais l'offre en la matière est encore peu mature.

Appréciation de la commission d'enquête

Les éléments de réponse apportés sont classiques dans le cadre de chantiers. Et feront l'objet de prescriptions dans le cadre de chartes de chantiers sur lesquelles les entreprises devront s'engager par écrit.

Ils restent toutefois très génériques et ne présentent pas les modalités pratiques appliquées, notamment au niveau de la gestion des déchets de chantier, de celle des terres excavées (stockage, évacuation, valorisation) et de l'approvisionnement du chantier.

Question E28 : Quelles réponses pouvez-vous apporter aux questions posées par la société TOTAL sur l'exploitation de leur station-service ? Quelles solutions pourraient être envisagées ?

Réponse de la SGP

Dans son courrier du 7 juillet 2020, la société Total, exploitant d'une station-service raccordée à la RN118 à Saclay, expose l'importance qu'elle attache au maintien de son activité sur le site, alors que la station actuelle n'est pas compatible avec le projet de viaduc de la ligne 18.

Cette incompatibilité pour plusieurs raisons de sécurité est bien identifiée de longue date. Contrairement à ce qui est indiqué dans le courrier, la difficulté technique rencontrée par Total est sans lien avec la création de la gare CEA Saint-Aubin : elle est uniquement liée à la création du viaduc, partie du projet déclaré d'utilité publique lors de la DUP initiale et hors du périmètre de la demande de DUP modificative.

Dans le cadre de sa recherche de solutions alternatives à l'expropriation, la SGP négocie depuis plusieurs années avec Total.

Ces échanges ont permis de dégager un consensus sur un principe de décalage de la station vers l'ouest, dans l'emprise du foncier dont Total est propriétaire et qui comprend la station actuelle, un petit espace boisé et une frange cultivée.

Ce principe a fait l'objet de nombreux échanges techniques avec les parties prenantes : Total, la SGP, mais également la DIRIF pour le raccordement à la RN118 et l'EPA Paris-Saclay pour la cohérence avec le projet d'échangeur de Corbeville.

Cependant, Total a souhaité profiter de l'opération de décalage pour améliorer et agrandir son installation : c'est ce projet global, composé d'une part d'un décalage de la station pour la rendre compatible avec le passage du viaduc de la ligne 18, et d'autre part d'une

extension décidée par la société Total sans lien avec le projet de la SGP, qui rencontre les difficultés mentionnées dans le courrier.

Pour ce qui la concerne, la SGP se propose de poursuivre les échanges en vue de formaliser l'accord de principe dont les grandes lignes, y compris le montant de la contribution financière de la SGP, sont établies depuis la fin 2019, et qui ne semble nullement remis en cause par la modification du projet au titre de laquelle est demandée la DUP modificative.

Appréciation de la commission d'enquête

Cette installation est identifiée dans le dossier d'enquête (pièce G3, p 337). La station-service située à l'ouest de la RN118, exploitée par Total Access est identifiée comme susceptible d'être impactée par les travaux, le chantier pouvant être à l'origine d'atteinte aux installations, telles des cuves ou conduites, pouvant occasionner un accident, principalement une pollution. Dès lors, cette installation doit être démantelée et le site réhabilité sur le plan environnemental après sa mise à l'arrêt avant la réalisation des travaux.

Il est également indiqué dans le dossier que des échanges ont eu lieu et seront poursuivis notamment avec la Direction des Routes Ile-de-France (DIRIF) sur ce point.

Les précisions apportées par la SGP dans le cadre de sa réponse permettent de constater que cette station-service n'est pas concernée par les modifications apportées au projet et faisant l'objet de la DUP modificative soumise à enquête.

La commission d'enquête a noté que des négociations sont en cours depuis plusieurs années entre la SGP et l'exploitant Total Access, mais également avec la DIRIF et l'EPAPS, pour trouver une solution permettant à la station-service de se maintenir, et la volonté réaffirmée de la SGP de poursuivre les échanges sur la base des grandes orientations établies depuis la fin 2019.

La commission d'enquête considère ainsi que la DUP modificative n'a pas d'incidence sur l'activité économique de la station-service et que les impacts de la DUP initiale sur cette dernière sont en négociation pour permettre d'aboutir à une solution pérenne pour le maintien de cette activité.

Question E29 : Les riverains professionnels impactés au niveau de leur chiffre d'affaire pourront-ils saisir une commission de règlement amiable pendant les travaux ou à l'issue de ceux-ci, l'avenir de leur commerce pouvant être mis en danger avant la fin des travaux ? Une indemnisation proportionnelle aux nuisances induites (accès à leur immeuble, parking (nécessitant l'éventuelle location de box), et la perte de jouissance du cadre de vie est-elle prévue pour les non professionnels (riverains) ?

Réponse de la SGP

La SGP a mis en place en 2016, pour l'ensemble du Grand Paris Express, une commission d'indemnisation amiable (CIA) qui examine les demandes d'indemnisation des professionnels riverains impactés par les travaux et propose une indemnisation s'il y a lieu. Cette commission, présidée par un magistrat, est composée de l'URSSAF, de la

Chambre de commerce et d'industrie et de représentants des collectivités territoriales concernées qui garantissent un regard de « proximité » sur les dossiers traités.

S'agissant spécifiquement de la ligne 18, il convient de souligner que le tracé de la ligne est rarement proche de riverains professionnels. Pour autant, le dispositif présenté ci-dessus sera déployé sur la ligne 18 comme il l'est sur toutes les lignes du GPE.

Concernant les riverains non professionnels, la SGP s'est dotée d'une « Unité riverains » spécialement chargée du suivi de leur dossier en cas de nuisance avérée à leur cadre de vie. Cette unité a pour objectif, en amont des travaux, d'appréhender les enjeux afin que l'entreprise puisse prendre des mesures préventives. En lien avec la Direction des relations territoriales, elle identifie également le degré de nuisance qu'elle met en regard des sensibilités locales par une bonne connaissance du terrain.

En cas de saisine d'un riverain subissant un préjudice avéré et anormal, cette unité organise des rencontres avec chaque riverain, pour apporter une réponse objectivée et adaptée à chacun. Depuis sa mise en place en 2016, ce dispositif - qui est novateur pour un maître d'ouvrage public - s'avère fructueux et permet d'apporter une assistance rapide aux riverains tout en prévenant les contentieux.

Par ailleurs, toute installation de chantier ou achat définitif de terrain qui neutraliserait un parking ou un accès est naturellement soumis à une convention d'occupation temporaire avec redevance ou un acte de vente impliquant une indemnité proportionnelle au préjudice. Chaque riverain concerné est alors contacté en amont du chantier pour déterminer la solution technique permettant de maintenir l'accès s'il lui est indispensable, et déterminer l'indemnisation correspondante le cas échéant.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que la réponse très complète apportée par la SGP, conforme aux réglementations et pratiques, est de nature à rassurer les riverains, professionnels ou non.

Question E30 : Quelles dispositions minimales la SGP compte-t-elle prendre, dans les appels d'offre, notamment des clauses d'insertion sociale, pour valoriser les entreprises locales et les impliquer dans une démarche visant à dynamiser l'emploi des habitants des communes traversées ?

Réponse de la SGP

La SGP, établissement public de l'Etat, accompagne naturellement la politique de l'Etat en faveur de l'insertion professionnelle, du développement de l'emploi et de l'accompagnement des petites et moyennes entreprises. Elle prévoit dans tous ses marchés des clauses :

- d'accès des PME aux marchés, avec généralement une part des prestations à confier aux PME d'au minimum 20% du montant du marché (cotraitance, sous-traitance, prestations, fournitures, etc.). Le respect de ces engagements est vérifié par un observatoire des PME, créé à l'initiative de la SGP en partenariat avec les chambres consulaires, les organisations patronales et les fédérations professionnelles ;
- d'insertion par l'activité économique (décret n° 2016-360 du 25 mars 2016) pour favoriser l'accès ou le retour à l'emploi de personnes qui en sont éloignées et rencontrent des difficultés sociales ou professionnelles particulières : au moins 5% du volume d'heures de travail.

Afin que les emplois bénéficient principalement aux territoires où les chantiers sont implantés, la gestion de la clause d'insertion est territorialisée. Ainsi, la SGP conventionne-

t-elle avec les collectivités locales (établissements publics territoriaux ou communautés d'agglomération) et finance-t-elle (actuellement à hauteur de 60 000 € par an) les projets en matière d'emploi conduits par ces collectivités. En retour, celles-ci s'engagent à mettre en place un guichet unique vis-à-vis des entreprises de travaux en matière d'emplois, d'insertion, de formation, d'activités économiques et de sous-traitance.

Sur la ligne 18, la SGP a déjà pu conventionner avec l'EPT Grand Orly Seine-Bièvre (depuis 2017, également pour les besoins de la ligne 14 Sud) et la Communauté Paris-Saclay (en 2020). Ces conventions s'appuient sur les Maisons de l'emploi et les acteurs économiques locaux existants. De telles conventions sont d'ores et déjà prévues avec les communautés d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles Grand Parc, pour la partie ouest de la ligne 18.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note des mesures prises en faveur de l'insertion et de l'emploi territorial, dans le cadre du chantier de la ligne 18, dans le respect des réglementations nationales et européennes.

4.2.6. Thème F : Impacts permanents

9% des observations ont trait aux impacts permanents apportés par les modifications du projet de la Ligne 18. Un certain nombre d'entre elles émanent de conseils municipaux et d'associations, mais les particuliers se sont également beaucoup mobilisés pour exprimer leurs inquiétudes et interrogations, principalement sur les points suivants que la commission traitera dans les 6 sous-thèmes, intitulés respectivement :

- 1 : L'impact sur les terres agricoles et le fonctionnement des exploitations
- 2 : L'impact écologique
- 3 : Les espaces boisés classés
- 4 : L'aggravation des risques
- 5 : L'impact sur la santé humaine et le cadre de vie
- 6 : L'impact économique (voir thème D).

F1. Sous-thème 1 : l'impact sur les terres agricoles et le fonctionnement des exploitations

F1.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

L'impact de la Gare CEA Saint-Aubin sur les zones agricoles est très fréquemment évoqué et la crise sanitaire a rendu plus sensible encore cette préoccupation.

Obs N° 416 du « Collectif Urgence Saclay » : « *La gare CEA Saint-Aubin : l'implantation de cette gare, avec son périmètre d'urbanisation associé (dans un rayon de 500 m) va, de l'aveu même de SGP, porter atteinte aux terres de la ZPNAF normalement protégées par la loi du Grand Paris, et créer un départ d'urbanisation importante dans cette zone. Il s'agit donc d'une menace majeure sur la viabilité des activités agricoles du plateau.* »

Obs N° 154 de Mme Alicia Petiot : « *La zone où serait implantée cette nouvelle gare est une zone agricole à maintenir impérativement dans les conditions actuelles d'urgence climatique et de nécessité de résilience des systèmes alimentaires.* »

Obs N° 241 de Mme Claire Toffano-Nioche : « *Le projet est nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau ; l'ajout d'une gare réduit et morcelle les espaces agricoles du plateau.* »

Obs N°157 de Mme Balthazard : « *La crise sanitaire, sociale et environnementale que nous avons traversée a démontré la nécessité de conserver des lieux de production et d'approvisionnement de proximité.../...Les exploitations agricoles qui sont partie intégrante du plateau vont être détruites, la faune et la flore n'y résistera pas non plus.* »

Obs N° 298 de M. Yves Mignoton : « *La construction de la Ligne 18, métro lourd, est de nature à mettre à mal dans l'avenir le compromis trouvé sur le plateau de Saclay pour la protection des terres agricoles (sanctuarisation de 2 300 ha) dans le cadre du SDRIF.* »

Les modifications apportées au projet (gare, « optimisation à la transition souterrain/aérien », augmentation de l'emprise du SMI), sans concertation avec

le monde agricole, auront des conséquences sur le fonctionnement des exploitations.

Obs N° 411 de l'association « Terre et Cité », qui note : « *Le sentiment de déconsidération* » des agriculteurs et la nécessité « *d'évoluer vers plus de transparence et une meilleure qualité de concertation afin de redonner confiance à la communauté agricole de ce territoire, et contribuer à construire un avenir commun.* » « *Terre et Cité* » demande de « *préservé les réseaux de drainage agricole sur les parcelles alentour du projet* », de réfléchir aux circulations agricoles en concertation avec les agriculteurs, de veiller à « *la sécurité des engins agricoles sur la route, et notamment une largeur de voie d'au moins 4,5 m* » et de maintenir les accès aux parcelles. »

Obs N° 207 de M. Pommier : « *Je suis contre le métro en hauteur et contre cette gare qui présageant.../... d'une agriculture en retrait alors que l'enjeu de demain est de nourrir notre population et aucune possibilité de passer avec des engins agricoles en-dessous et pas de culture possible en raison du manque de lumière.* »

Obs N° 60 de l'association « Vivre à Bures », qui demande que les terres du plateau de Saclay « *soient considérées parmi les plus fertiles de la région parisienne* » soient préservées ainsi que le réseau de rigoles qui assure le « *maintien d'un drainage efficace.* »

La zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) est une des préoccupations des conseils municipaux de Saint-Aubin et de Villiers-le-Bâcle. En effet, l'urbanisation induite par l'implantation de la Gare CEA Saint-Aubin aura un impact sur cette zone.

Cette préoccupation est partagée par les associations et le public qui redoutent la destruction de milieux naturels par l'urbanisation engendrée par la création d'une gare.

Obs N° 423, Anne Launay, conseillère départementale de l'Essonne : « *La gare est située en lisière de la zone de protection naturelle, agricole et forestière. Elle doit être exclue par un décret de l'obligation d'urbanisation dans un rayon de 500 m de la loi du Grand Paris. C'est la ZPNAF qui doit prévaloir.* »

Obs N° 157, Mme Balthazard : « *A la lecture du (dossier) d'enquête, il est écrit que la gare de Saint-Aubin CEA « sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années » ce qui est incompatible avec la sauvegarde de la ZPNAF.* »

Obs N° 241, Mme Toffano-Nioche : « *Le projet est difficilement compatible avec la ZPNAF, que le métro soit aérien (emprise des piliers au sol et des zones de transition) ou souterrain (emprise des ouvrages de sécurité chaque 800 m).* »

Obs N° 298, Yves Mignoton : « *Le dossier modificatif et les modifications substantielles qu'elles apportent au projet initial accroissent les impacts : impact négatif sur l'environnement et sur un espace vert classé avec la modification de la sortie du tunnel sur Palaiseau et l'implantation du centre d'entretien ; des menaces sur le maintien de la ZPNAF, puisque impactée par l'implantation de la gare du CEA-Saclay.* »

Obs N° 92, « Les amis du grand parc de Versailles » : « *Les modifications prévues ne doivent en aucun cas impacter la ZPNAF, dans les deux départements concernés (78 et 91), y compris pendant la phase travaux (...). 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.* »

F1.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME**Pièce G3, Etude d'impact, p 274.****Pièce G4 (RNT), résumé non technique de l'étude d'impact, p 47 et p 82.**

Ce sujet est abordé de façon assez succincte dans le dossier d'étude d'impact.

Il est rappelé que le plateau de Saclay, une des zones agricoles historiques d'Île-de-France, est en « confrontation directe avec les espaces urbains ». Depuis 1982, le territoire a perdu environ 1 000 ha agricoles pour la construction d'infrastructures, de zones d'habitats et de loisirs.

« Il reste actuellement un peu plus de 3 000 ha d'espaces agricoles formant un bloc homogène dont 80% environ (soit 2 400 ha) fait l'objet d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) »

F1.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

Le projet a un impact sur l'agriculture et il est essentiel de répondre aux inquiétudes et questions exprimées au cours de l'enquête publique : réduction et fragmentation de l'espace agricole, perturbation de l'activité et des chemins agricoles, accès aux parcelles, risques d'impact sur le drainage.

Question F1, relative à l'impact sur les terres agricoles**Comment sera compensé l'impact sur les terres agricoles (réduction et fragmentation des exploitations) ?****Réponse de la SGP**

Les modifications du projet donnant lieu à la présente demande de DUP modificative (gare, optimisation à la transition souterrain-aérien, augmentation de l'emprise du SMI) n'ont aucune conséquence sur le fonctionnement des exploitations agricoles et n'empiètent pas sur des terres agricoles, qui ne seront ni réduites ni morcelées, qu'elles soient ou non en ZPNAF.

Concernant le risque plus général de fragmentation des exploitations agricoles, il sera rappelé que la délimitation de la ZPNAF par le décret du 27 décembre 2013 avait dès l'origine exclus un "corridor" prévu pour le passage de la ligne 18 dans le secteur concerné par ces exploitations, le long de la RN118 et de la RD36 sur la grande majorité du linéaire. Le tracé prévu pour la ligne 18 étant resté stable depuis 2013, cette antériorité a permis à la profession agricole d'organiser le parcellaire autour des emprises de la ligne 18 en fonction de l'intérêt des exploitations.

Une nouvelle répartition des terres entre exploitants riverains de la ligne 18, organisée par la SAFER, est intervenue à l'occasion du départ en retraite d'un agriculteur. A cette occasion, la SGP n'a pas été interpellée par la profession ou les exploitants installés au sujet d'un morcellement ou d'un enclavement des terres.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP affirme que les modifications apportées au projet n'ont pas d'impact direct sur les terres agricoles, l'espace agricole ne se trouvant ni réduit, ni fragmenté : « le tracé prévu pour la ligne 18 étant resté stable depuis 2013, cette antériorité a permis à la profession agricole d'organiser le parcellaire autour des emprises de la ligne 18 en fonction de l'intérêt des exploitations. »

Questions F2, relatives au fonctionnement des exploitations agricoles

Quelles mesures seront mises en œuvre pour ne pas perturber le fonctionnement des exploitations : cheminements agricoles et accès aux parcelles, sécurité des engins agricoles sur les voies routières, etc. ?

Sur certains secteurs, serait-il possible de mutualiser les voies de service sous le viaduc pour la circulation d'engins agricoles ?

Demande de complément

1. La SGP affirme qu'elle « échange avec les exploitants agricoles ».

A quel rythme SGP communique-t-elle avec les exploitants agricoles ? Quelle est la nature de ces échanges (concertation ou seulement de l'information) et quelles suites sont-elles données ? A préciser en illustrant par des exemples.

2. Sécurité des engins sur les voies routières.

« Cette question n'est pas de la responsabilité de la SGP. » Même si ce n'est pas de sa responsabilité directe, la SGP doit s'en préoccuper avec les gestionnaires des voies.

Une réponse satisfaisante a été donnée en F4. D'où vient ce qui ressemble à une incohérence dans les réponses aux questions posées ? Que doit-on comprendre et quelle réponse doit être considérée comme une réponse fiable ?

Réponse de la SGP

Les modifications du projet donnant lieu à la présente demande de DUP modificative n'ont aucun impact sur les circulations agricoles.

Plus généralement, la SGP échange avec les exploitants agricoles riverains du projet pour s'assurer que la ligne 18 permettra effectivement de maintenir l'accès aux parcelles dans les deux secteurs concernés :

- le long de la RN118 : il n'existe pas d'accès aux champs depuis la RN118, et donc *ipso facto* de risque de perturbation ;
- le long de la RD36 : le maintien des accès actuels aux champs au nord de la RD36 nécessitera un positionnement judicieux des noues sous le viaduc - si bien sûr le projet en vigueur est maintenu et qu'il n'y a pas « passage au sol ».

La SGP a proposé aux agriculteurs concernés qu'ils puissent utiliser la voie de service nécessaire le long du viaduc, selon des modalités à convenir.

De manière générale, les échanges avec les exploitants agricoles concernés (soit une douzaine) ont pris plusieurs formes depuis 2012 :

- des contacts directs, que ce soit pour organiser des interventions ponctuelles (sondages...) ou mettre au point des programmes d'actions (reconnaissance des drains, utilisation de la voie de service du viaduc...) : ces contacts ont permis à la SGP de tenir compte des contraintes d'activité de chaque exploitant, notamment du calendrier des cultures.

Cette relation directe a ainsi permis à la SGP de proposer à une agricultrice du plateau d'exploiter à titre gratuit l'une des parcelles acquises avant le démarrage des chantiers sur la commune de Saclay. Elle permet également à chaque agriculteur d'identifier ses contacts directs au sein de la SGP et de signaler directement les éventuels problèmes causés lors des interventions ;

- des réunions d'information ou de travail, en particulier sur la question des drains (par exemple, deux réunions techniques les 17 février et 17 juin 2020, avec le cabinet spécialisé mandaté par la SGP) ;
- la participation de la SGP à des instances existantes par ailleurs et concernant la profession agricole, comme le comité de pilotage de la ZPNAF (par exemple, le comité du 21 mai 2019 a permis à la SGP de s'informer de certaines difficultés rencontrées par d'autres projets – circulations, drains - et de s'organiser pour les éviter) ou le collège *ad hoc* de Terre et Cité (dernières réunions les 17 et 23 juin 2020).

S'agissant de la sécurité des engins agricoles sur les voies routières publiques, qui relèvent des départements (en particulier pour la RD36) ou des communes, cette question n'est pas de la compétence de la SGP, d'autant que le projet de la ligne 18 dans les secteurs agricoles n'interagit pas avec ces voiries, qu'il s'agisse de la version du projet présentée dans le dossier de DUP initiale ou du projet objet de la demande de DUP modificative : aux OA4, OA5 et OA7, les ouvrages sont éloignés des voiries publiques ; pour le SMI à Palaiseau, l'infrastructure de la ligne 18 est au sud de la RD36 existante ; à Saclay, la gare se situe à l'écart des parcelles agricoles, dont elle sera séparée par la RD36 récemment reconfigurée.

Ceci étant, la mise en place d'un comité de suivi utilisateurs (COSU) pour le suivi des travaux sur la portion de la ligne en secteur agricole permettra de mettre en relation les gestionnaires de voirie et les usagers et d'anticiper toute perturbation qui pourrait être causée par les chantiers de la ligne 18. La mise en place prévisionnelle de ce comité de suivi est détaillée en réponse à la question F4.

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la SGP permet de mieux appréhender la nature et le mode de travail avec le monde agricole. Des précisions sont données sur le nombre, les dates et la nature des réunions et des échanges avec les exploitants.

Il n'en demeure pas moins important de multiplier les échanges afin d'éviter de créer un sentiment d'abandon et de totale impuissance, très souvent exprimé au cours de l'enquête.

La sécurité des engins agricoles relève des gestionnaires des voiries et, dans les secteurs agricoles, le projet n'interagit pas avec les voiries, notamment la RD 36.

La commission note cependant avec intérêt la création d'un comité de suivi utilisateurs (COSU) pour le suivi des travaux sur la portion de ligne en secteur agricole. Un espace de dialogue et de concertation est ainsi créé entre les différentes parties prenantes, gestionnaires de voirie et usagers.

Question F3, relative aux drainages

Quelles mesures seront prises pour préserver les réseaux de drainage ?

Réponse de la SGP

Les modifications du projet donnant lieu à la demande de DUP modificative n'ont aucun impact sur les réseaux de drainage, aucun des sites concernés ne se trouvant à proximité de terrains cultivés.

Concernant d'une manière générale les réseaux de drainage, la SGP s'est engagée pour leur préservation, indispensable à l'exploitation agricole des terres du plateau de Saclay. Compte tenu de cet enjeu, plusieurs actions ont été entreprises dans le cadre du programme d'action de la ZPNAF, auquel la SGP participe au titre de la fiche-action « Identification et maintien du réseau de drainage ». A ce titre, la SGP a assuré le recensement du réseau existant sur une bande de 30 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne dans les terres agricoles, soit une surface d'environ 21 hectares. Cette mission a été confiée à l'entreprise spécialisée Geocarta, qui a terminé ses investigations à l'automne 2019.

La SGP sensibilise parallèlement les entreprises intervenant sur les terres agricoles pour qu'elles veillent à la préservation du réseau de drainage, en particulier lors des opérations intrusives de sondages et de dévoiement de réseaux, dans le but que toute casse soit évitée et que si elle advenait quand même elle soit signalée rapidement pour remise en état dans les meilleurs délais. Ce fut cas récemment (en juillet 2020) le cas le long de la RD 36 à Villiers-le-Bâcle, où des sondages ont détériorés des drains : la réparation a été effectuée sous le contrôle de l'agriculteur en quelques semaines avant la moisson.

Une clause spécifique sera prévue à ce titre dans le marché du viaduc.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission note que les modifications apportées au projet n'impactent pas les réseaux de drainage, du fait de l'éloignement des terres cultivées.

La SGP s'est d'ailleurs engagée à préserver les réseaux de drainage des terres agricoles du plateau de Saclay. Cet engagement s'est traduit par un certain nombre d'actions, parfaitement détaillées dans la réponse donnée.

Question F4, relative à la concertation avec le monde agricole

Comment envisagez-vous précisément de travailler en concertation avec le monde agricole pour réduire l'impact du projet sur le fonctionnement des exploitations ?

Demande de complément

La réponse donnée ici est satisfaisante. On y évoque les échanges engagés pour les réseaux de drainage, l'amélioration de la circulation agricole (mais quid de la cohérence avec la réponse donnée en F2 ?) et la nécessité de concilier les travaux avec le calendrier des cultures et des récoltes.

Afin de donner de la crédibilité à la réponse donnée ici sur la circulation agricole, quelles précisions et exemples concrets pouvez-vous apporter pour illustrer votre action ?

La SGP est favorable à la création d'un comité de suivi utilisateurs (COSU) pour le suivi des travaux sur la portion de ligne en secteur agricole.

Est-il possible à ce stade de donner des précisions sur la mise en œuvre du comité de suivi des utilisateurs (contacts pris, interlocuteurs, engagements, etc.) ?

Réponse de la SGP

Les modifications du projet donnant lieu à la demande de DUP modificative n'ont aucun impact sur le fonctionnement des exploitations agricoles.

Ceci précisé, la SGP est en contact avec la profession agricole sur le plateau de Saclay et continuera de dialoguer avec chaque exploitant et de participer aux instances d'échanges mises en place. Les objectifs poursuivis – partagés par les collectivités locales (département, communauté d'agglomération, communes) – consistent à limiter l'impact de la ligne 18 sur les exploitations : préservation des surfaces et des rendements, circulation des engins agricoles, protection des drains, etc.

La SGP est ainsi particulièrement attentive à la préservation de la surface totale des terres agricoles, dont l'essentiel est déjà dans la ZPNAF qui comprend plus de 2400 ha de terres agricoles et où il convient de maintenir des espaces suffisamment vastes pour permettre leur viabilité économique et leur adaptabilité aux enjeux agricoles futurs sur le long terme.

Dans le cadre du programme d'actions de la ZPNAF, la SGP s'est notamment engagée dans deux actions :

- 1) Le recensement du réseau de drainage avant le démarrage de ses travaux sur une bande de 30 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne dans les terres agricoles, soit une surface de 21 hectares. Cette mission a été confiée à l'entreprise Geocarta qui a terminé ses investigations à l'automne 2019, comme exposé dans la réponse à la question F3.

La SGP a depuis missionné un bureau d'études (le cabinet Legrand, qui connaît particulièrement bien le plateau de Saclay pour y intervenir fréquemment) pour dévoyer les drains et collecteurs avant les travaux, garantissant ainsi le maintien de leur fonction hydraulique durant les travaux et après ceux-ci.

La SGP a également prévu des clauses contractuelles dans ses marchés, notamment dans le futur marché du viaduc, pour que toute casse d'un drain soit signalée et réparée au plus vite (un incident de ce type, survenu en juillet 2020 lors de sondages à Villiers-le-Bâcle, a été traité dans les temps pour que la réparation soit réalisée, sous le contrôle de l'agriculteur, à temps avant la moisson).

- 2) L'amélioration et la facilitation des circulations agricoles : la SGP est engagée aux côtés des gestionnaires de voiries publiques (DIRIF, départements de l'Essonne et des Yvelines, communautés d'agglomération, communes) pour créer des conditions de circulation homogène des engins agricoles.

Cette question des circulations se pose avec encore plus d'acuité dans l'hypothèse d'un « passage au sol » entre Saclay et Magny-les-Hameaux, l'obstacle qui est constitué par les noues sous le viaduc devenant une ligne infranchissable dans ce scénario, ce qui pourrait nécessiter en compensation la constitution d'une piste *ad hoc*. La création d'une telle piste fait toujours l'objet d'échanges avec les exploitants agricoles.

Enfin, la SGP s'efforce de concilier le déroulement de ses travaux avec le calendrier des cultures et des récoltes, en planifiant ses opérations avec les agriculteurs. Si cela n'est pas possible, toute perte de récolte avérée est indemnisée selon le barème de la Chambre d'agriculture d'Île-de-France.

Comme indiqué dans la réponse à la question A2, la SGP est également favorable à la création d'un comité de suivi utilisateurs (COSU) pour le suivi des travaux sur la portion de la ligne en secteur agricole.

Comme pour tous les COSU, cette instance pourrait rassembler les entreprises et associations de riverains (les agriculteurs dans ce cas), les gestionnaires de voirie, les maires des communes et les représentants locaux de l'Etat. Les COSU étant installés au démarrage des travaux de génie civil, ce COSU spécifique pourrait se tenir à partir de 2022.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP affirme échanger avec le monde agricole pour les réseaux de drainage, l'amélioration de la circulation agricole et elle s'efforce de concilier les travaux avec le calendrier des cultures et des récoltes. De plus, elle est attentive à la préservation des terres agricoles et d'espaces suffisamment vastes pour la viabilité économique des exploitations.

Dans sa réponse, la SGP se dit très favorable à la création du comité de suivi utilisateurs (voir aussi F2) qui réunira les entreprises, les associations de riverains et les agriculteurs, les gestionnaires de voirie, les maires et les représentants de l'État. Ce COSU pourrait être mis en place au démarrage des travaux de génie civil, en 2022.

Malgré la volonté exprimée, et comme cela a été écrit en F2, la SGP doit s'engager à maintenir des échanges réguliers avec le monde agricole.

Question F5, relative à l'impact de la Ligne 18 sur l'espace agricole

La crise sanitaire liée au covid19 a rappelé à l'humanité sa fragilité et son interdépendance avec l'environnement. Le sujet de l'alimentation et de la préservation des terres agricoles a été maintes fois soulevé au cours de cette enquête.

Quelle est la superficie des terres agricoles impactées par la Ligne 18, par les perspectives d'urbanisation induite et par les propositions de modifications qui donnent lieu à la présente enquête ?

Demande de complément

La réponse ne traite que la dernière partie de la question. La première partie concerne la totalité de la Ligne 18.

Question à reprendre : Quelle est la superficie des terres agricoles impactées par la Ligne 18, par les perspectives d'urbanisation induites ?

Réponse de la SGP

Les modifications du projet donnant lieu à la présente demande de DUP modificative n'ont aucun impact sur les terres agricoles.

La gare CEA Saint-Aubin est prévue sur un terrain qui correspond à l'actuel terminus du TCSP et à la friche de la Mare au Cuvier : il ne s'agit pas d'un terrain cultivé.

Comme mentionné dans la réponse à la question C6, la potentielle urbanisation mentionnée dans le dossier autour de la gare CEA Saint-Aubin s'entend également sur le seul périmètre de la ZAD.

En complément, on précisera que :

- le déplacement des ouvrages annexes OA4 et OA5 du nord au sud de la route des Avernoises, à Wissous, permet d'éviter de consommer de l'ordre de 0,2 ha de terres cultivées ;
- le projet de ligne 18 a une emprise directe ou indirecte sur des terres agricoles (emprise des ouvrages annexes OA6, OA7 et OA14, des piles du viaduc, de la piste d'exploitation le long du viaduc et des noues associées) de l'ordre de 19 ha.

Pour mémoire, ces emprises se situent en dehors de la ZPNAF, et les emprises du viaduc longent en général les voiries existantes (RN118 et RD36, voir cartes ci-dessous) ce qui évite le morcellement des surfaces agricoles.



*Interfaces le long de la RN118
(extrait du dossier, pièce G3, page 278)*



*Interface le long de la RD36
(extrait du dossier, pièce G3, page 278)*

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP démontre que le projet de Ligne 18 et les modifications apportées « n'ont aucun impact sur les terres agricoles ».

À proximité de la Gare CEA Saint-Aubin, la perspective d'une urbanisation n'est envisagée que « sur le seul périmètre de la ZAD ». L'emprise directe ou indirecte

du projet sur les terres agricoles est de l'ordre de 19 ha et les emprises du projet se situent en dehors de la ZPNAF.

Le déplacement des ouvrages annexes OA4 et OA5 du Nord au sud de la route des Avernoises à Wissous est présenté par la SGP comme une illustration de son souci de préserver les terres agricoles.

F2. Sous-thème : l'impact écologique

F2.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Les modifications apportées au projet ont des impacts sur la biodiversité, les corridors écologiques, les mares et zones humides.

Obs N° 257 de M. le maire de Palaiseau : « *Le territoire de Palaiseau est impacté par la mise au sol du viaduc sur une section de plus de 500 mètres entre la fin de la tranchée ouverte et la rampe* » et des mesures de compensation écologiques s'imposent pour « *gérer les impacts sur les continuités écologiques.* »

Obs N° 130 de l'ADPP « Association à la découverte du plateau de Palaiseau » : « *Palaiseau est fortement impacté par les modifications à la DUP du 28 mars 2017, en particulier par l'extension du centre de maintenance sur la zone EBC pourtant déjà réduite l'automne dernier. Une mise au sol de la Ligne 18 est apparue au croisement des 2 corridors écologiques présents au PLU !* ».

Obs N° 197 du « Collectif Moulon 2020 », qui évoque les espèces menacées (le triton crêté, l'étoile d'eau) et, partant de quelques exemples récents (destruction d'une mare au rond-point de la Vauve, ...), et demande : « *Au lieu de compenser, les aménageurs décident enfin d'éviter et de réduire ! Nous sommes donc en particulier très défavorables à la suppression de plus de 35 000 m² d'espaces boisés classés supplémentaires à Palaiseau et à Orsay.* »

Obs N° 411 de l'association « Terre et cité » : « *Serait-il envisageable de réaliser les mesures de compensation environnementale à proximité plus immédiate des sites affectés afin de limiter au maximum les impacts du projet sur la fonctionnalité générale des espaces naturels et forestiers du plateau de Saclay ?* »

Obs N° 197 de Mme Christina Modica-Vandame : « *En tant qu'agricultrice, je vois les effets néfastes de ces espèces boisés sacrifiés sur le Plateau, de ces espèces protégées dont on détruit l'habitat et de la biodiversité du territoire qui diminue. Tout cela a un impact sur l'écosystème.* »

Obs SA-5. De l'association « Saclay-Bourg », qui demande : « *Que toutes artificialisations nouvelles de terres non bâties fassent l'objet de compensations. Ces compensations pourraient prendre la forme de dépollution et de réhabilitations de friches industrielles en espaces verts, de remise à la nature de surface au moins équivalente ou d'annulation de projets immobiliers artificialisant des surfaces foncières non encore urbanisées.* »

Obs N° 224 d'un déposant non identifié : « *Sur le plan environnemental, cette Ligne pour la partie concernant cette enquête est une menace sur la perte de terres nourricières historiquement riches, ainsi que sa flore et sa faune à l'heure où le dernier rapport du GIEC insiste sur l'urgence de la bataille à mener contre le réchauffement climatique et rappelle la nécessité de conserver l'absorption de CO₂ par les sols naturels et les arbres en réduisant le taux d'artificialisation des sols.* »

F2.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Pièce G3, Etude d'impact, p 123.

Pièce G4 (RNT), résumé non technique de l'étude d'impact, p 40 et p 75.

L'aire d'étude correspond à une zone tampon de 4 km de part et d'autre du fuseau d'étude de la Ligne 18, ce qui permet de prendre en compte les habitats présentant un intérêt pour les espèces recensées. Certaines zones humides présentent des enjeux écologiques forts.

Les modifications apportées au projet impactent précisément des zones humides et des corridors écologiques.

Un chapitre particulier est consacré aux continuités écologiques et aux impacts sur les ruptures de corridors, notamment au droit des secteurs de transition aérien/souterrain de l'infrastructure ainsi que la mortalité liée au trafic. La création d'une voie de service au pied du viaduc va impacter le corridor écologique humide que constitue la Rigole de Corbeville.

Plusieurs mesures de réduction seront mises en place : barrières amphibiens de part et d'autre de la RD 36, création de deux mares dans les boisements au nord et pose d'un batrachoduc sous la RD.

F2.3. QUESTIONS, REPONSES ET APPRECIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les modifications apportées au projet ont des impacts sur la biodiversité, les corridors écologiques, les mares et zones humides. Le dossier d'étude d'impact fait référence à la création de barrières amphibiens, de mares et de la pose d'un batrachoduc sous la RD 36, mais des précisions méritent d'être apportées.

Question F6, relative aux mesures ERC

Des précisions peuvent-elles être apportées sur les mesures ERC (éviter, réduire, compenser), notamment de part et d'autre de la RD 36 et pour le centre d'exploitation de Palaiseau qui crée une rupture supplémentaire, comme la mise au sol du viaduc ?

Demande de complément

Parmi les mesures, il est écrit que SGP a recherché « *la proximité géographique et temporelle* ».

Quelle information sera faite sur le sujet (le public est précisément en attente de mesures ERC de proximité) ? Plus largement, une concertation avec les collectivités est-elle envisagée pour la conception et la mise en œuvre de ces mesures ERC de proximité ?

Réponse de la SGP

Afin de dimensionner les mesures ERC à mettre en place pour la ligne 18 du Grand Paris Express, la SGP a appliqué la méthodologie suivante :

- réalisation d'un état initial par le biais d'inventaires écologiques (en 2016-2017) sur les secteurs d'aménagement du projet. Cette phase a permis d'identifier et de hiérarchiser les enjeux ;
- analyse des impacts potentiels bruts (sans mesures d'évitement ou de réduction) : impacts directs et indirects, en phase travaux et en phase exploitation ;
- définition des mesures d'évitement et de réduction des impacts applicables au projet ;
- analyse des impacts résiduels après application des mesures d'évitement et de réduction. En cas d'impacts résiduels significatifs, mise en place de mesures de compensation.

Les lignes directrices fixées par la SGP pour le dimensionnement des mesures de compensation sont les suivantes :

- rechercher à mutualiser les mesures compensatoires entre les différentes lignes du Grand Paris Express, pour obtenir une masse critique améliorant l'efficacité des mesures et propre à mieux garantir leur pérennité ;
- mettre en œuvre des mesures de compensation sur du foncier de préférence public, là encore dans un objectif d'en garantir la pérennité ;
- rechercher en priorité l'apport d'une plus-value fonctionnelle (limiter les coefficients surfacique) ;
- rechercher la proximité géographique et temporelle, dès lors qu'elle est compatible avec les exigences ci-dessus concernant la masse critique et la pérennité.

Dans le secteur des boisements au nord de la ZAC du Quartier de l'École polytechnique (secteur de la Croix de Villebois), la ligne 18 adopte un profil en long au niveau du sol dans sa section qui longe la RD36. Comme développé dans la réponse à la question E24, plusieurs dispositifs sont mis en place pour réduire/maintenir les déplacements nord-sud de la faune terrestre (crapaud commun principalement) à travers la RD36 pendant la phase travaux : création de mares au nord de la RD36, mise en place de barrières à amphibiens et d'un batrachoduc qui permettront un franchissement sécurisé de la RD36 et de la ligne 18.

Grâce aux choix de conception et à la mise en place de mesures de réduction, l'impact résiduel sur les déplacements de la faune est faible pour tous les groupes faunistiques. Un suivi de l'utilisation des mares en période de reproduction après l'implantation du batrachoduc sera également réalisé pendant dix années après la mise en service.

Le schéma de principe du rétablissement du corridor écologique nord-sud à Palaiseau est intégré dans le dossier (pièce G3, pages 163 et 255).

Appréciation de la commission d'enquête

Les réponses apportées par SGP sont satisfaisantes : présentation de la méthodologie ERC suivie, des mesures de compensation, des dispositifs pour faciliter les déplacements de la faune pendant la phase travaux, etc.

La SGP affirme notamment sa volonté de « rechercher la proximité géographique et temporelle, dès lors qu'elle est compatible avec la masse critique et la pérennité ».

Si des précisions ne peuvent être apportées aujourd'hui, SGP devra néanmoins s'engager à échanger avec les collectivités locales pour concevoir et mettre en œuvre des mesures de compensations à proximité des zones concernées.

Questions F7, relatives à l'impact sur les corridors écologiques humides

La création d'une voie de service au pied du viaduc va impacter le corridor écologique humide que constitue la Rigole de Corbeville.

Quelle est la compensation envisagée ?

Quelles mesures de réduction/compensation seront apportées au réseau de rigoles du plateau de Saclay, impacté par le projet ?

Réponse de la SGP

Le seul ruisseau ou rigole appartenant au réseau hydrographique du plateau de Saclay intercepté par la section aérienne de la L18 est la rigole de Corbeville, que la voie de service associée au viaduc franchit à trois reprises, sur un linéaire cumulé d'environ 15 m (3 x 5 m).

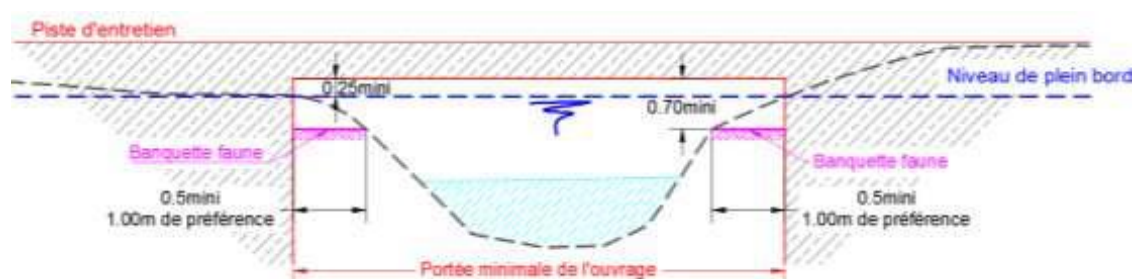
La rigole de Corbeville assure des fonctions hydrauliques et écologiques et joue notamment un rôle de corridor écologique.

Le projet de ligne 18 intègre les mesures de réduction nécessaires au maintien de l'ensemble des fonctionnalités de la rigole. Ces mesures sont prescrites dans le cadre de l'autorisation environnementale du 20 décembre 2018 (mesures MR3 et MR4) ; il n'y a donc pas lieu de compenser.

Trois ouvrages-cadres de franchissement de type « passage inférieur – portique ouvert » (PIPO) seront réalisés dès la phase chantier avec leurs caractéristiques définitives. Les travaux seront réalisés en période d'étiage, lorsque la rigole est en assec.

Ces ouvrages enjambent le lit mineur et ont une ouverture supérieure ou égale à la section hydraulique actuelle. Ils permettent également de préserver le lit mineur et d'assurer la continuité des berges, en étant installés perpendiculairement aux fossés. La mise en place de banquettes sur chaque berge assurera le maintien des fonctions de continuité écologique. Le dispositif de franchissement sera complété par un dispositif de mise en défens en faveur des amphibiens qui permettra également de préserver la végétation rivulaire.

Un suivi de la fréquentation des ouvrages par les petite et moyenne faunes sera effectué en phase chantier et en phase exploitation (à n+1, n+2, n+3, n+5 et n+10 ans).



Coupe type d'un ouvrage de type PIPO



Exemple d'ouvrage existant sur la RD128 à Orsay rétablissant la Rigole de Corbeville (Icare)

Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la SGP détaille avec précision les mesures de réduction prises pour maintenir les fonctionnalités de la rigole de Corbeville qui joue un important rôle de corridor écologique.

Question F8, relative à la destruction d'habitats naturels

La suppression d'espaces boisés à Palaiseau, Orsay et dans une moindre mesure à Wissous, vont avoir des impacts sur la faune et la flore. Comment seront compensés ces habitats naturels qui vont disparaître ?

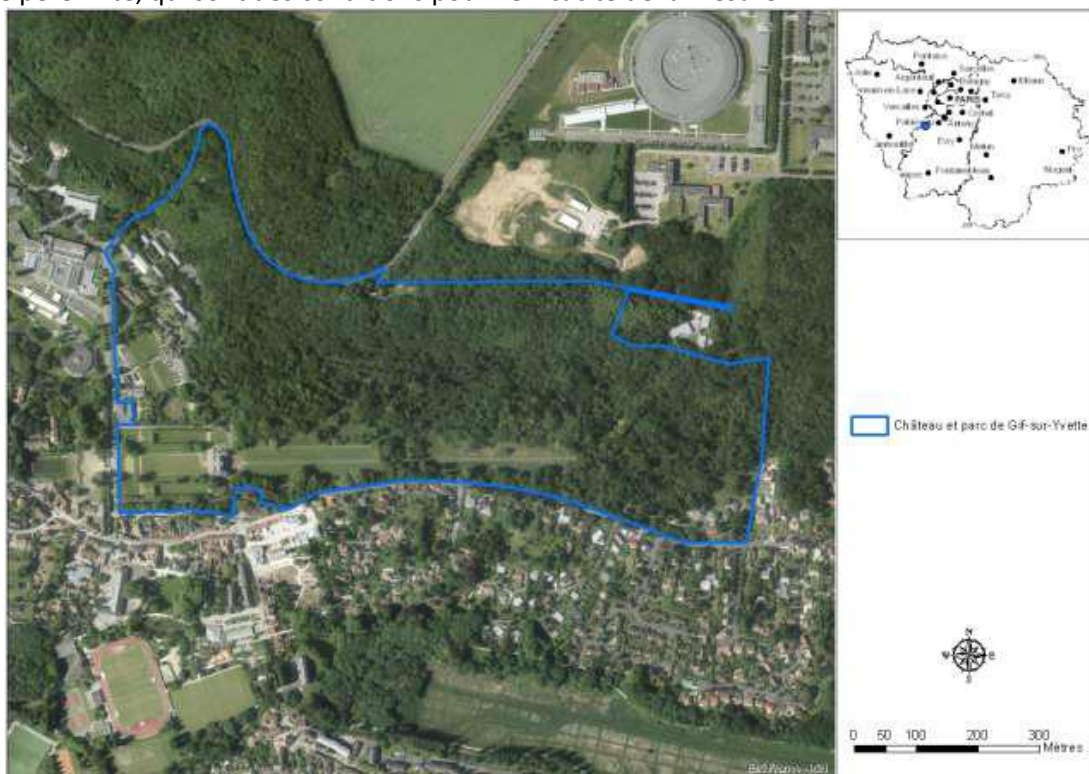
Demande de complément

Mesures de compensation sur le site du parc de Gif-sur-Yvette.

Cette compensation ne peut-elle être envisagée à proximité immédiate des EBC de Palaiseau et Orsay ?

Réponse de la SGP

Tel que prescrit par l'arrêté d'autorisation environnementale du 20 décembre 2018 (pièce J18 du dossier), la destruction d'habitats forestiers favorables fait l'objet de mesures de compensation qui consistent en la restauration de milieux forestiers sur le site du parc de Gif-sur-Yvette, site le plus proche identifié permettant d'atteindre les objectifs de masse critique et de pérennité, qui sont des conditions pour l'efficacité de la mesure.



Localisation du site de compensation du Parc de Gif

Les échanges engagés avec le CNRS et les résultats des inventaires écologiques menés sur le site du Parc de Gif ont permis de cibler des actions favorables aux espèces forestières et notamment au pic noir. Les travaux écologiques seraient réalisés sur environ 7 ha de milieux propices aux espèces forestières afin de favoriser la mise en œuvre d'une plus-value écologique de ce site.

Appréciation de la commission d'enquête

Si le parc de Gif-sur-Yvette est effectivement le site le plus proche permettant à la mesure d'être parfaitement efficace, il importe de trouver des relais pour informer la population qui s'est beaucoup exprimée sur le sujet au cours de l'enquête.

Question F9, relative aux compensations de l'artificialisation de nouvelles de terres non bâties

Quelles réponses apportez-vous à ce sujet ?

Réponse de la SGP

Dans le procès-verbal de synthèse établi par la commission d'enquête, l'artificialisation des terres est évoquée au travers de l'observation n° SA-5 qui soumet plusieurs idées de compensation.

Comme cela apparaît sur le site internet de l'observatoire de l'artificialisation, celle-ci a d'abord lieu à destination de l'habitat et de l'activité, qui représentent ensemble 93% de l'artificialisation sur la période 2009-2017. La ministre de la transition écologique a également annoncé le 27 juillet dernier, à l'issue du conseil de défense écologique, l'intention du Gouvernement de diviser par deux le rythme actuel d'artificialisation, et que cette question donnerait lieu à un projet de loi à l'automne prochain.

A l'heure actuelle, il n'existe pas de prescriptions réglementaires demandant de compenser une artificialisation.

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 (ERC) les impacts environnementaux de ses projets.

Les surfaces possiblement artificialisées 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.

Appréciation de la commission d'enquête

Bien qu'il n'existe pas de prescriptions réglementaires demandant de compenser l'artificialisation des terres, la SGP essaye de limiter la consommation de terres non bâties pour ses projets.

La SGP précise que les surfaces artificialisées pour La Ligne 18 se limitent aux seules emprises des ouvrages et « elle applique rigoureusement les dispositions réglementaires visant à éviter, réduire ou compenser les impacts environnementaux de ses projets. »

F3. Sous-thème : Les espaces boisés classés

F3.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

L'utilité de la suppression d'espaces boisés classés n'est pas comprise et un reboisement proche du secteur destiné à être défriché est demandé.

Obs N° 257, le maire de Palaiseau « déplore l'augmentation de l'emprise nécessaire au SMR-SMI qui entraîne une réduction préjudiciable de la surface de l'espace boisé classé existant, et demande que toutes les dispositions soient prises par l'État et la SGP pour que cette infrastructure soit autant intégrée que possible dans son environnement par la mise en place d'un traitement paysager et environnemental ambitieux, en particulier par le recours massif à des plantations, tant au Nord du SMR-SMI que le long du tracé, en particulier le long de la section au sol, au Sud de la RD 36. » Il faudra également trouver, en concertation avec les collectivités locales, « sur le territoire palaisien des secteurs pour développer de nouvelles surfaces boisées. »

Obs N° 377 et PA-2, le GRAAL, « Groupe de réflexion, d'action et d'animation de Lozère » estime : « A Palaiseau, le SMR/SMI est inacceptable à cet emplacement : dans le projet initial, il détruisait presque 3ha d'espaces boisés classés (EBC) et coupait deux corridors écologiques. Dans cette enquête modificative en cours, ce sont 2ha supplémentaires qui sont sacrifiées pour une « optimisation » du tracé. Quelle « optimisation » justifie de détruire une telle surface d'EBC ? Où et comment se fera la compensation ? »

Obs N° 57 et 83, « L'Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes » attend « Des explications de la suppression de 2ha d'EBC. »

Obs 1, M. Edouard, président de l'association « Citoyens à Antony » : « Nous proposons la reconstitution de cette surface boisée sur place après les travaux (puisque l'accès secours de l'OA7 restera la rue Paul Cézanne). Cela nous paraît plus logique qu'une augmentation anecdotique de la surface de compensation à Pierrelaye pour les bois détruits à Palaiseau et à Orsay. »

F3.2. SYNTHÈSE DES ELEMENTS DU DOSSIER RELATIFS A CE SOUS-THEME

Pièce G3, Etude d'impact, p 268.

Pièce G4 (RNT), résumé non technique de l'étude d'impact, p 47 et p 82.

Les modifications du projet conduisent à la suppression d'espaces boisés classés (EBC) supplémentaires sur les communes de Palaiseau (19 260 m² dont 3 512 m² pour le SMI), Orsay (16 540 m²) et Wissous (250 m²).

Les mesures de compensation seront mises en œuvre par la réalisation de travaux de boisement de la forêt de Pierrelaye-Bessancourt (Val d'Oise), conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 20 décembre 2018 portant autorisation de défrichement pour la création de la Ligne 18.

F3.3. QUESTIONS, REPONSES ET APPRECIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La suppression d'espaces boisés classés sera compensée à Pierrelaye-Bessancourt dans le cadre de la réhabilitation de cet espace. Néanmoins, élus, associations et citoyens ont demandé que des compensations environnementales soient faites à proximité des sites affectés afin d'en limiter les impacts.

Questions F10, relatives à la compensation des espaces boisés classés

Comment envisagez-vous de répondre aux demandes de compensation à proximité des sites affectés par les déboisements ?

Cela peut-il se faire dans le cadre de compensations volontaires complémentaires ?

Quelles réponses apportez-vous à Palaiseau pour dissimuler le SMI et une autre pour dissimuler la partie du tracé qui devait être en viaduc et est désormais au sol ? une barrière végétale ? un aménagement paysager qui serait de nature à améliorer les sites du parc de la sous-Préfecture et la parcelle appartenant à l'agence des espaces verts, rue des Marnières ?

Demande de complément

Réponse à compléter par la pièce G3, page 371 (pièce seulement visée dans la réponse).

Réponse de la SGP

1. Les coupes et abattage d'arbres soumis à autorisation de défrichement font obligatoirement l'objet de compensation, avec un coefficient multiplicateur de 4 (valeur fixée par le préfet de l'Essonne).

Le scénario privilégié par la SGP pour les compensations liées au défrichement de la ligne 18 consiste en une contribution au boisement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt, dans le département du Val d'Oise. Ce projet, soutenu par l'Etat, consiste en la création d'une forêt publique d'environ 1350 hectares composée de 600 hectares de nouveaux boisements, 370 hectares de boisements existants restaurés et 250 hectares d'espaces ouverts, par le biais d'une convention avec le Syndicat mixte d'aménagement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP). Ce choix prend en compte la nécessité d'une taille critique et d'une garantie sur la pérennité de la mesure.

La SGP s'est parallèlement engagée à restaurer un corridor écologique boisé à Palaiseau, sur le secteur du centre d'exploitation. Cet espace boisé s'inscrit dans le projet de parc naturaliste de la ZAC du Quartier de l'Ecole polytechnique, qui sera ouvert au public et qui repose sur la création de nouveaux boisements et sur la remise en état de boisements existants, au niveau de la peupleraie située au sud du site.

2. 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.

Dans le cas du centre d'exploitation de Palaiseau, l'importance des coupes et abattages a conduit la SGP à proposer de longue date à la Mairie de Palaiseau de convenir d'un programme de compensation sur le territoire de la commune, dans des lieux et selon des modalités à déterminer. Le parc de l'actuelle sous-préfecture ou des terrains situés à l'ouest du quartier Camille Claudel existant font effectivement partie des cibles pré-identifiées.

3. Le centre d'exploitation de Palaiseau a été conçu de manière à en favoriser l'insertion dans son environnement proche et à en masquer le caractère industriel (voir également la réponse à la question F16). Ainsi, la partie la plus industrielle du site sera-t-elle installée en partie nord, à proximité de la voie ferrée de la ligne 18 et de la RD36 existante. Les

ateliers seront organisés avec une succession de jardins surélevés, cultivés sur les toitures "dures" de l'ensemble, en complément des dispositifs végétaux.

Des espaces paysagers sont prévus sur les surfaces disponibles (non directement nécessaires au fonctionnement technique du centre), tout en répondant aux besoins de stockage des eaux pluviales et en tenant compte de la topologie particulière du site. L'ensemble a été imaginé pour assurer une transition douce dans le nouveau quartier et s'inscrire dans l'esprit de clairière souhaité par Michel Desvignes, paysagiste de la ZAC du Quartier de l'Ecole polytechnique.

Des exemples de structures paysagères humides et de transition sont présentés dans le dossier et rappelés ci-dessous :



*Exemple de structures paysagères de transition
(extrait du dossier, pièce G3, page 371)*

Concernant l'aménagement paysager aux abords de la ligne (en tranchée couverte, ouverte et au sol jusqu'à la rampe conduisant au viaduc), la SGP a entrepris une réflexion sur les aménagements envisageables au droit de la mesure conservatoire pour l'éventuelle gare supplémentaire. De premières ébauches ont été présentées à la Mairie de Palaiseau, et ce travail se poursuivra de manière à garantir une insertion de qualité à la mise en service de la ligne 18. Pour la partie plus à l'ouest, la ligne se trouvera à proximité immédiate de la RD36, avec un espace intercalaire très étroit, ce qui limitera nécessairement les possibilités de végétalisation.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP rappelle les règles qui s'appliquent dans le cadre de coupes d'espaces boisés classés et, dans le cas de la Ligne 18, la compensation choisie via une contribution au boisement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt (création d'une forêt de 1 350 hectares). Elle rappelle également son engagement à restaurer un corridor écologique boisé à Palaiseau.

La commission d'enquête tient à souligner son inquiétude face à la disparition insidieuse des espaces naturels au gré des évolutions du projet.

Elle note cependant avec satisfaction la prise en compte de la demande du maire de Palaiseau pour une compensation volontaire. Cette demande doit être envisagée sous un angle plus large, en concertation avec tous les maires des communes concernées par les modifications apportées par le projet.

F4. Sous-thème : Les risques (inondation, géologiques, nucléaires)

F4.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Risque inondation

Les modifications apportées au projet vont augmenter la surface des sols imperméabilisés et avoir également un impact sur le réseau de rigoles du plateau.

Obs N° 104, le conseil municipal de Villiers-le-Bâcle redoute : « *le risque d'inondation par la création de nouvelles zones imperméables (bâtiments, parkings, routes) modifiant l'équilibre hydraulique du plateau.* »

Obs N° 423, Anne Launay, conseillère départementale de l'Essonne, estime qu'à Palaiseau, l'implantation du centre de maintenance va aggraver des risques : « *Augmentation de l'imperméabilisation avec mise en place de caniveaux stockeurs en plus des noues prévues initialement sans modification des exutoires de rejets (...).Aujourd'hui le simple ajout de caniveaux stockeurs n'est pas de nature à corriger le sous-dimensionnement de conception du projet d'origine et grossira l'impact des pluies torrentielles sur la vallée de l'Yvette et les récoltes des agriculteurs.* »

Obs N° 92, « Les amis du Grand Parc de Versailles », « *Les équipements hydrauliques spécifiques du plateau (rigoles, drains) doivent garder leurs fonctionnalités, voire les rétablir ou les renforcer.* »

Obs N° 411, « Terre et Cité » appelle l'attention sur l'imperméabilisation des sols et les risques induits sur la gestion des eaux de ruissellement : « *Le busage d'une section de la rigole des Granges présente-t-il des risques vis-à-vis de la fonctionnalité de cette rigole ? Le cas échéant, quelles mesures de suivi – voire de rectification- permettront de garantir le bon fonctionnement de la rigole sur le long terme ?* »

Des précisions sont également demandées « *au sujet des noues devant être mises en place sous le viaduc, notamment concernant leur rôle en matière de rétention des eaux de ruissellement des bassins versants naturels qu'elles intercepteront ?* »

Risques géologiques

Les risques géologiques et risques associés préoccupent les riverains de certains ouvrages. Les modifications de la Ligne 18 passant sous les habitations à Wissous sont fortement critiquées.

Obs N° 144, M. Pignol, « *Les modifications du tracé de la Ligne 18 passant sous les habitations de Wissous ne sont pas conformes. En effet, la profondeur est de 14 m au lieu de 25, ce qui conduira à des désordres sur le bâti. Il convient donc de prévoir dès à présent un enfouissement plus profond ou un renforcement des bâtis.* »

Obs N° 4, M. Mameri, ingénieur génie civil, estime que, à Wissous, à proximité du tunnel, la zone est « *soumise aux aléas de retrait gonflement* » et « *les seules réparations viables sont les micropieux. Comment allez-vous permettre aux habitants de réparer leur maison ou de se prémunir du tassement ? Je pense qu'il faut que le Grand Paris prenne à sa charge le confortement des bâtis avant que le tunnelier passe car après les bâtis ne pourront plus être renforcés (...). Merci d'en informer la population et de prendre les dispositions nécessaires (mettre les bâtis sur micropieux type 4).*

Obs N° 123, « Association Wissous notre ville », « *La modification proposée concernant les ouvrages de service N° 4 et 5 nous apprend que « ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions. Cela conduit entre autres à ce que le tunnel*

de la Ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14 m bien inférieure aux 2,5 fois le diamètre, soit 25 m, du haut du tunnel recommandé pour éviter les désordres de surface importants dus à l'affaissement des sols. Cette situation va inévitablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 mètres de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. Les conséquences sur les bâtis seront importantes (fissures, effondrement). »

Obs N° 232, M. Joël Fleuranceau adresse directement des questions à SGP : « Pourquoi passer aussi peu profondément ? Les affaissements et autres dégradations sur les bâtiments seront-ils pris en charge par la SGP et pendant combien de temps ? »

Ces inquiétudes sont également partagées par les habitants d'Antony et il est important d'en parler. Il convient de se reporter au thème H développé ci-après.

Obs N° 125, Courrier N° 12, M. Yvon Pouliquen « Demande d'abandon du passage du tunnel SGP sous les bâtis rue de Bellevue et des Marchais. Suggestion d'itinéraire du tunnel SGP par la rue François Sommer sur la section Gare d'Antony Pôle jusqu'à Massy Opéra. » Plusieurs arguments sont avancés pour justifier la demande d'un tracé alternatif : instabilité du sol argileux ; bruit, vibration et perte de la valeur des biens, non compensée par l'achat du tréfonds par la SGP.

Courrier N°1 d'un des « membres du collectif du côté pair de la rue des Marchais à Antony » vient confirmer ces craintes.

Risques nucléaires

Il convient de se reporter au thème C, développé ci-avant.

F4.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THÈME

Pièce G3, Etude d'impact, p 17.

Pièce G4 (RNT), résumé non technique de l'étude d'impact, p 33 et p 68.

Le projet présente des risques géologiques et risques associés : risques d'effondrements et de tassements de terrains ; risques de dissolution de gypse ; risques de phénomènes de retrait/gonflement des argiles sur des secteurs avec des bâtis.

Le tracé du projet se situe en dehors des zones à risques d'effondrement de carrières. Pour le gypse, des techniques seront déployées lors du passage du tunnelier et des injections gravitaires préalables seront réalisées sur les zones sensibles. Enfin, pour les argiles, une enquête sur le bâti permettra d'intégrer les spécificités du terrain dans la conception du projet.

Des mesures de suivi dans le temps sont prévues pour les gypses et les argiles : auscultation de surface des zones sensibles, suivi des déformations et auscultation des bâtis, avant et après les travaux.

Dans l'étude d'impact, le risque inondation est jugé « négligeable au niveau de la nappe de l'Oligocène ». Cependant, un système de surveillance sera mis en place au niveau des tranchées Est et Ouest pour contrôler l'impact éventuel et y remédier.

F4.3. QUESTIONS, REPONSES ET APPRECIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Questions F11, relatives aux risques d'inondation et de contamination des eaux de surface

Quel dispositif sera mis en œuvre pour compenser l'artificialisation des terres et les risques inondation induits ?

Quel système de surveillance sera mis en place pour veiller au risque inondation, voire aux migrations de pollution ?

Réponse de la SGP

La réalisation de la ligne 18 entraîne la création de nouvelles surfaces imperméabilisées et la modification des écoulements : elle sera donc accompagnée d'ouvrages spécifiques afin d'éviter tous risques de concentration des eaux en l'aval de l'infrastructure et de migration de polluants.

Au terme de la construction de la ligne sur 35 km entre Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, environ 36 ha seront imperméabilisés : parvis et toitures des gares, émergences d'ouvrages annexes, voie de service du viaduc, centre d'exploitation de Palaiseau. Les rejets d'eaux pluviales associés s'effectueront dans divers réseaux y compris dans les cours d'eau et rigoles du plateau de Saclay. Le risque d'inondation dépend de la capacité des exutoires à intégrer ces flux complémentaires, en particulier en période de forte pluviométrie.

Les principes de gestion des eaux sont fixés par l'arrêté d'autorisation environnementale du 20 décembre 2018 (pièce J.18, pages 15 et 16 pour la phase chantier et pages 18 à 23 pour la phase exploitation). Ils consistent schématiquement à :

- pendant la phase travaux, prendre toutes précautions pour ne pas porter atteinte au milieu naturel : les aires de chantier sont majoritairement adaptées aux écoulements superficiels et la méthode constructive au tunnelier prévient les interconnexions avec les nappes. Les déblais issus de l'excavation sont stockés de manière générale dans des zones éloignées des cours d'eau et des dispositifs de collecte des eaux. Le stockage d'éventuels produits dangereux suit également les mêmes modalités ;
- rétablir l'ensemble des écoulements superficiels interceptés, soit via des ouvrages hydrauliques suffisamment dimensionnés, soit par des dispositifs d'assainissement parallèles aux infrastructures (systèmes des noues sous le viaduc ou le long de la section au sol) ;
- maîtriser le rejet des eaux ruisselant sur les plateformes créées, en milieu urbain comme en milieu rural, par la mise en œuvre de bassins de rétention/décantation. Le débit de fuite des bassins tiendra compte des contraintes hydrauliques des exutoires et sera majoritairement très faible. L'ensemble des ouvrages de gestion des eaux sont entretenus et surveillés régulièrement par la SGP. La qualité des eaux est contrôlée trimestriellement.

Les ouvrages sont dimensionnés en fonction des prescriptions définies localement par les syndicats d'assainissement ou les communes. Les ouvrages de rétention permettent d'écrêter les débits et de ralentir les écoulements. Les ouvrages d'infiltration permettent de limiter également les volumes transférés en aval.

Les dispositifs de collecte et de gestion de l'eau mis en œuvre dans le cadre du projet permettent d'éviter tous facteurs aggravant le risque d'inondation et par conséquent ne nécessitent pas de mise en œuvre de mesures de compensation.

Les mesures de suivi et de surveillance prévues par la SGP concernant le risque d'inondation et de migrations de pollution sont les suivantes :

- contrôle et entretien des ouvrages d'assainissement afin de maintenir en permanence la capacité, l'intégrité et la fonctionnalité de l'assainissement ;
- vérification de la présence et de la disponibilité des moyens de protection contre les pollutions accidentelles.

Plus spécifiquement, en phase chantier, il sera mis en place :

- un suivi de la qualité des rejets des bassins d'assainissement provisoires dans les réseaux (selon les exigences des gestionnaires de réseau) et le milieu naturel.
- un suivi de la pluviométrie et de la saturation du réseau hydrographique en aval de certaines bases de chantier sensibles.

Et en phase exploitation :

- une vérification et entretien des ouvrages de stockage, en particulier les noues le long du viaduc ou de la section au sol ;
- l'entretien régulier des ouvrages de rétention/traitement.

La synthèse des impacts et des mesures sur les eaux superficielles figure en page 116 de la pièce G3.

Appréciation de la commission d'enquête

Compte tenu d'un réseau hydrographique complexe et des risques d'inondation par débordement ou ruissellement, la vigilance est de rigueur, même si la SGP estime maîtriser le risque inondation, en phase travaux comme en phase travaux exploitation : « Les dispositifs de collecte et de gestion de l'eau mis en œuvre dans le cadre du projet permettent d'éviter tous facteurs aggravant le risque d'inondation et par conséquent ne nécessitent pas de mises en œuvre de mesures de compensation. »

Des mesures de suivi et de surveillance seront mises en place pour veiller au risque inondation et au risque de migration des pollutions.

Questions F12, relatives aux risques géologiques

Si le tracé du projet se situe en dehors des zones à risques d'effondrement de carrières, il impacte cependant des sols (argile, gypse). Ainsi à Wissous, la zone concernée par le projet est soumise aux aléas de retrait/ gonflement des argiles. De très nombreuses personnes, touchées par le passage de la Ligne ont réagi, s'étonnant à la fois du manque d'information et de contact directs avec SGP, du choix du tracé et du faible enfouissement de la Ligne.

Plusieurs questions sont posées :

Est-il possible de mieux prendre en compte les risques géologiques avérés ?

A Wissous, pourquoi être passé de 25 m d'enfouissement du tunnel à 14m ?

Quelles sont les mesures de suivi de mouvement de terrain concernant les différentes natures de sol (nature et rythme des mesures) ?

Demande de complément

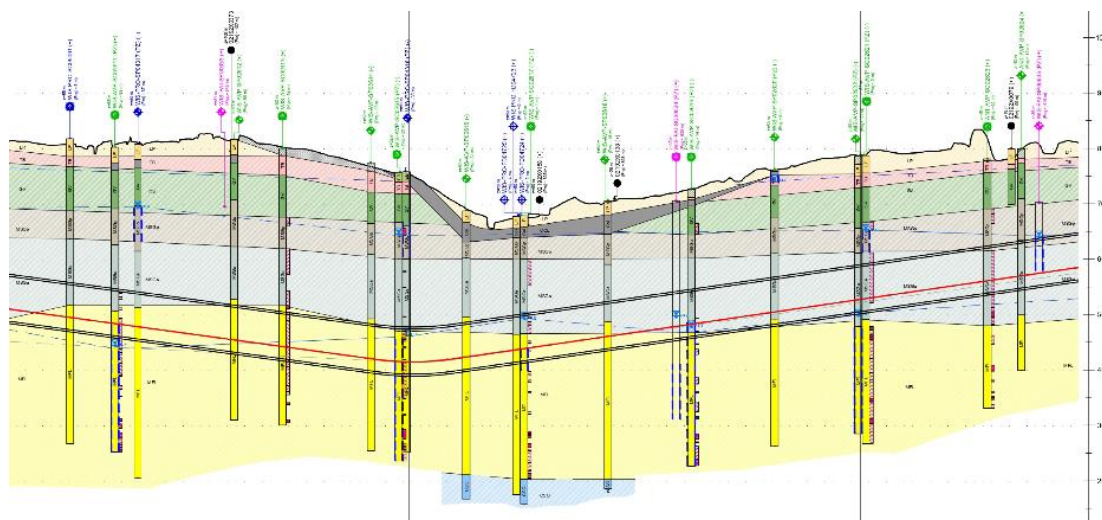
A compléter par la coupe géologique de secteur concerné, avec la position du tunnel.

De plus, quelle information allez-vous faire auprès des riverains et propriétaires concernés, compte tenu des fortes inquiétudes exprimées au cours de l'enquête publique ?

Réponse de la SGP

La maîtrise des risques géologiques passe en premier lieu par un approfondissement des connaissances du sous-sol francilien, question qui constitue d'ailleurs un enjeu dépassant

largement le seul Grand Paris Express. La SGP a procédé à des campagnes de reconnaissances géotechniques permettant de mieux appréhender les risques en les identifiant, caractérisant, localisant — ceci permettant ensuite d'adapter les méthodes constructives au risque rencontré. A Wissous, les sondages effectués et la composition du sous-sol qui en a été déduite figurent sur le profil géologique joint en présent mémoire en pièce P06 et repris ci-dessous :



Profil géologique entre les ouvrages annexes 6 et 7 (extrait du dossier, pièce G3, page 22)

Comme exposé dans la réponse aux questions B5 et E25, la profondeur du tunnel n'a pas été modifiée à Wissous sous le secteur bâti, entre l'OA6 et l'OA7. Elle est en tout point supérieure à 17,25 m et en moyenne de 19,80 m.

Le profil en long dans ce secteur est sans changement par rapport à celui présenté en 2016 lors de l'enquête publique pour la DUP initiale et en 2018 lors de l'enquête pour l'autorisation environnementale.

La méthode de construction retenue pour la réalisation du tunnel est celle du tunnelier, qui reste la plus sûre car elle permet le maintien d'une pression continue sur les terrains afin de garantir leur stabilité.

En complément, la SGP prend des mesures afin de garantir la sécurité des avoisinants pendant les travaux, et deux dispositifs seront ainsi déployés :

- un dispositif d'interférométrie radar, qui surveille les mouvements du sol depuis la phase de conception jusqu'à la mise en service du projet.
- un dispositif d'auscultation du bâti dans les zones sensibles.

Cette auscultation sera réalisée avant le démarrage des travaux, afin de mesurer la "respiration naturelle" des ouvrages liée notamment aux variations thermiques et saisonnières.

Pendant les travaux, la surveillance de l'existant par auscultation (mesures optiques sur bâtiments) aura pour but de surveiller en temps réel les déformations éventuelles et de les comparer aux estimations faites lors des études de maîtrise d'œuvre, afin de pouvoir adapter immédiatement les méthodes constructives en cas de déplacement jugé anormal.

Les mesures débuteront une à cinq semaines avant l'arrivée du tunnelier dans la zone considérée et s'achèveront après stabilisation complète des mouvements, entre une semaine à deux mois après la réalisation des injections de bourrage du revêtement du tunnel.

La SGP a prévu une réunion publique à Wissous courant septembre (sous réserve des contraintes sanitaires), au cours de laquelle ces précisions pourront être apportées.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP répond aux nombreuses interrogations exprimées au cours de l'enquête publique : « la profondeur du tunnel n'a pas été modifiée à Wissous sous le secteur bâti entre l'OA6 et l'OA7. Elle est en tout point supérieure à 17,25 m et en moyenne de 19,80 m. »

La SGP affirme avoir pris toutes les dispositions qui s'imposent afin de maîtriser les risques géologiques.

Il importe désormais d'en informer la population afin de répondre aux questions et calmer les inquiétudes. Dans sa réponse, la SGP s'est engagée à organiser une réunion publique à Wissous, en septembre, si les contraintes sanitaires le permettent. Dans le cas contraire, elle devra trouver rapidement d'autres moyens pour communiquer avec toutes les personnes concernées.

F5. Sous-thème 5 : Les impacts sur la santé humaine et le cadre de vie

F5.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Nuisances sonores et visuelles

Le problème des nuisances sonores et visuelles est très fréquemment évoqué.

Obs N° 89, les membres du conseil municipal de Saint-Aubin considèrent : « *Les nuisances sonores considérables induites d'une part par le passage de 42 trains/heure aux heures de pointes et un niveau sonore jusqu'à 67 dB dans les habitations (dossier d'enquête publique, pièce G3, p 402) et d'autre part par un flux de véhicules se rendant dans les gares* », ajoutées à « *la nuisance visuelle d'un viaduc de 10 mètres de hauteur sous le tablier* » ne sont pas tolérables.

Obs N° 100 d'un déposant non identifié : « *Ce projet est une nuisance phonique (évident !), une honte esthétique (des poteaux de plusieurs mètres de hauteur) et un grave problème environnemental (imperméabilisation et artificialisation des sols).* »

Obs N° 2, d'un déposant non identifié : La construction de l'OA 13 (avec une ventilation) et du SMI vont entraîner des nuisances sonores, visuelles et lumineuses. La ventilation de l'OA 13 « *va-t-elle poser une nuisance sonore pour les riverains ? Quelles garanties pouvez-vous apporter ?* »

Obs SA-5, l'association « Saclay Bourg » (SAB) demande une réduction des nuisances sonores et visuelles : « *L'impact acoustique de la Ligne 18 à proximité de Saclay Bourg doit être maîtrisé.../... Cette maîtrise pourrait prendre la forme de : compensations à travers la réduction des nuisances sonores déjà présentes sur le territoires : réduction de la vitesse sur le N118 (de 110km/h à 90), pose d'asphaltes antibruit, végétalisation des axes de transport, abandon du projet de doublement de la RD36 en privilégiant les TSCP, déviation des Lignes aériennes ou augmentation des altitudes minimales de survol.../... la mise en souterrain de la Ligne 18 ou d'investissements dans des matériels roulants et des rails visant à réduire leur empreinte sonore.../... L'impact visuel de la Ligne 18 doit être le plus faible possible.../... en enterrant ce tronçon de Ligne ou, si ce n'est pas possible, en la mettant au sol ou si ce n'est pas possible, en travaillant à minimiser les hauteurs, améliorer les designs, choisir des matériaux harmonieux.* »

Vibrations

Les habitants de Wissous redoutent les vibrations générées par un faible enfouissement de la Ligne.

Obs N°123, « Association Wissous notre ville » : « Cette faible profondeur (14 m) fera que, lors de l'exploitation, les vibrations au passage des trains seront ressenties par les habitants. »

Obs N° 199 d'un déposant non identifié sur le registre dématérialisé : « Nous nous inquiétons quant aux vibrations qui pourraient être entraînées par la modification proposée concernant les ouvrages n° 4 et 5 qui nous apprend que ce déplacement d'ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions. Cela conduit entre autres à ce que ce tunnel de la Ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14 m bien inférieures aux 2,5 fois le diamètre, soit 25 m du haut du tunnel recommandé pour éviter les désordres de surface importants dus à l'affaissement des sols. »

Obs N° 158, Sylvie Hervann. « Quelles solutions propose la SGP pour éviter tous ces désordres programmés ? Pour notre part, nous comprenons que seul un enfouissement plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis, allié à un revêtement de voies anti-vibrations renforcé pourront éviter les désordres. »

Pollution de l'air

L'Université Paris-Saclay estime que la diminution du trafic routier sera très importante, avec un plus grand « respect du développement durable ».

Obs N° 81, Université Paris-Saclay : « L'ambition est aussi de faire changer les comportements individuels en incitant les salariés et les étudiants à renoncer à la voiture par une offre de transports collectifs plus performante, lisible et adaptée aux besoins. A l'horizon 2025.../... il paraît raisonnable de se fixer pour cible une inversion des ratios en misant sur 80% des acteurs et habitants du territoire qui utiliseront les transports en commun, et 20% leur propre véhicule. »

L'avis de la FNAUT Île-de-France est bien différent :

Obs N° 379, FNAUT. « Un effet de décharge et de report modal quasi-nul.../...S'agissant du report du trafic automobile vers la Ligne 18, il est très modeste puisque la part modale de la voiture dans la zone d'étude ne diminuera que de 0,3 % selon l'étude d'impact SGP. »

L'exploitation de la Ligne 18 (modifications comprises, y compris le SMI) s'accompagnera d'émissions de particules fines dans les tunnels, sur les quais, dans les stations et à proximité des ouvrages annexes.

Paysage

L'impact des modifications du projet sur le paysage est une préoccupation :

Obs N° 2, d'un déposant non identifié : « La zone de transition où le métro sort du sol pour devenir aérien créera une coupure géographique entre le quartier Camille Claudel et les espaces agricoles et naturels du plateau de Saclay. Serait-il possible qu'une réflexion soit portée sur l'aspect paysager de cette zone qui va subir une grande artificialisation ? »

Obs N° 112, d'un déposant non identifié : Les modifications du projet doivent « *intégrer la gare dans le paysage du plateau (limiter les hauteurs, végétaliser les abords).* »

Obs N° 241 de Mme Claire Toffano-Nioche, qui déplore : « *Le fort impact paysager où certains des actuels espaces agricoles, des lisières boisées, la présence de quelques grandes fermes et 4-5 villages seront modifiés pour ajouter un métro où la partie aérienne représentera une construction de 10 à 13 m de hauteur (hauteur d'un immeuble de 4 étages) sur 6 m de largeur et ce sur les 14 kms prévus en aérien.* »

F5.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THÈME

Pièce G3, Etude d'impact, p 281 et p 531.

Pièce G4 (RNT), résumé non technique de l'étude d'impact, p 50, 58, 83, 89, 91.

En phase exploitation, l'augmentation des effets sonores en surface des métros circulant en section souterraine est considérée comme nulle. Sur la section aérienne, le bruit généré par le métro respectera les valeurs réglementaires.

En phase exploitation, les impacts vibratoires sont considérés comme faibles, à l'exception de la partie aérienne au niveau CEA (impact modéré) et au niveau de l'établissement Thales à Palaiseau (impact fort).

En phase exploitation, la Ligne 18 va engendrer une diminution de la plupart des polluants d'environ 0,1%. A l'intérieur des gares, des dispositifs vont permettre de réduire les particules fines.

L'impact paysager des gares est considéré comme faible à modéré dans le contexte environnant. Le centre d'exploitation et le viaduc font l'objet d'un travail architectural et paysager.

F5.3. QUESTIONS, REPONSES ET APPRECIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Questions F13, relatives aux nuisances sonores

Selon l'étude d'impact, « *Les effets sonores en surface des métros circulant en section souterraine est considérée comme nulle. Sur la section aérienne, le bruit généré par le métro respectera les valeurs réglementaires.* »

Malgré ces affirmations, les inquiétudes demeurent et il importe de répondre aux questions posées en cours d'enquête :

Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour réduire les impacts acoustiques apportées par les modifications des ouvrages sur les communes de Saclay, Palaiseau et Wissous ?

Demande de complément

Compléter la réponse avec les différents extraits de la pièce G3 cités, et ceux de la réponse C12.

Indiquer les prescriptions incluses dans les modifications du PLU d'Orsay, pour la Zac de Corbeville.

Quelles mesures de suivi allez-vous mettre en place ? Et quelles mesures de réduction sera-t-il possible de mettre en œuvre si les valeurs dépassaient les seuils réglementaires comme le redoutent un grand nombre de personnes ?

A. Réponse de la SGP

Comme indiqué dans les réponses aux questions B5, E25 et F12, le tunnel n'est pas à « faible profondeur » à Wissous. La modification des ouvrages à Wissous concerne les OA4

et OA5, situés à proximité immédiate des pistes de l'aéroport d'Orly et à distance des habitations, et qui ne seront pas générateur d'impacts acoustiques supplémentaires.

A Palaiseau, l'extension du SMI se situe également à grande distance des habitations (1200 mètres), ce qui permet de limiter de manière significative les nuisances sonores liées au fonctionnement de cette infrastructure (pièce G3, page 440).

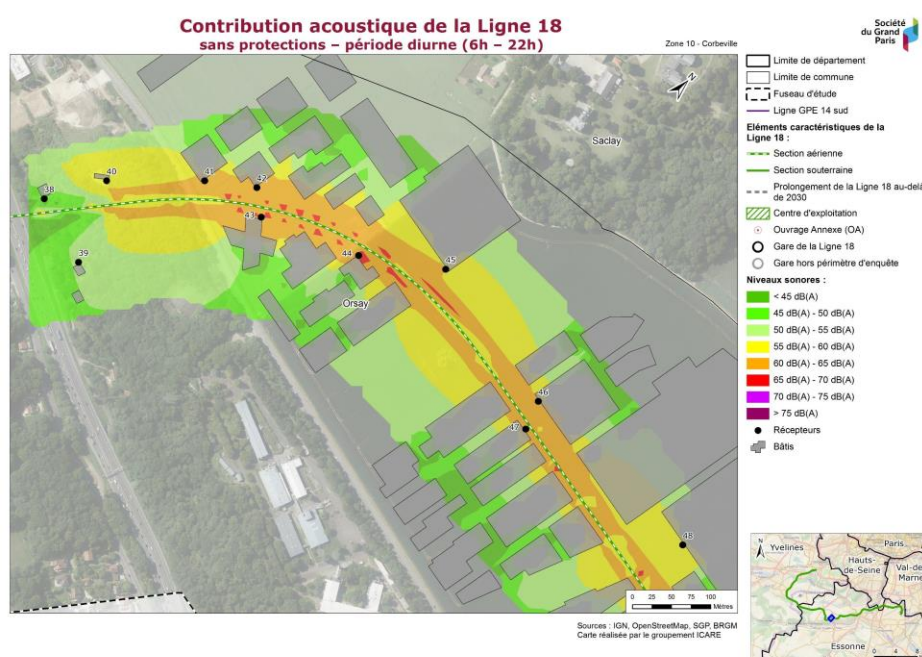
Enfin, à Saclay la modification demandée porte sur la création de la gare, au sud du carrefour du Christ de Saclay qui vient d'être entièrement reconfiguré. Comme présenté dans le dossier (pièce G3, page 436), la contribution sonore liée aux gares aériennes vient principalement de leur fréquentation par les usagers. La sonorisation des gares aériennes est particulièrement étudiée pour respecter les seuils réglementaires en vigueur.

Des mesures seront réalisées après l'achèvement des travaux, afin de confirmer que les ouvrages respectent bien les dispositions réglementaires. Si tel n'était pas le cas malgré les études de conception et les études acoustiques menées, des mesures de réduction à la source ou de compensation sur les constructions proches seront définies en fonction de chaque situation.

B. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Concernant la contribution sonore sur la partie de la ligne en viaduc (obs. n° 89), les modélisations présentées dans la pièce G3 (méthode en p. 401 ; tableaux en pp. 402-404) 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 cas de dépassement potentiel de la réglementation (sans mesures d'évitement) correspondent aux cases colorées du tableau.

Dans la ZAC de Corbeville, les cas extrêmes correspondent à l'hypothèse de logements le long du viaduc, avec des plafonds potentiels à 66,8 dB(A) alors que la réglementation impose un LA_{eq} jour ≤ 63 dB(A), au point n° 47 de la carte figurant page 415 de la pièce G3, rappelée ci-dessous :



*Contribution acoustique de la ligne 18 sans protections en période diurne
(pièce G3, page 415)*

Ces simulations conduisent donc à recommander d'éviter la construction de logements à cet endroit, et d'y préférer d'autres activités (p. ex. : bureaux). Les immeubles n'étant pas encore construits dans cette ZAC, la SGP en a informé l'EPA Paris-Saclay, en sa qualité d'aménageur.

Comme exposé dans la pièce G3 (page 401), les simulations ont été réalisées dans l'hypothèse majorante, sans aucune protection acoustique. S'il était malgré tout décidé par l'EPA Paris-Saclay de réaliser des logements à cet endroit, la mesure de réduction du bruit consistera à installer des écrans acoustiques en bordure du viaduc.

Appréciation de la commission d'enquête

Selon la SGP, les modifications apportées au projet ne seront pas génératrices d'impacts acoustiques supplémentaires et elles respectent les valeurs réglementaires. Il s'agit là d'estimations qui devront être confirmées par des mesures réalisées après l'achèvement des travaux et avant la remise des ouvrages.

Questions F14, relatives aux vibrations

Quelles dispositions avez-vous prises pour limiter les nuisances liées aux vibrations ferroviaires ?

Quelles mesures va prendre SGP pour atténuer les vibrations qui risquent d'être ressenties au sein même des habitations sous lesquelles passera la Ligne ?

Pouvez-vous détailler les mesures envisagées (revêtement particulier, etc.) ?

Quelles mesures de suivi et de compensation seront mises en place ?

Demande de complément

Illustrer par des exemples relatifs à des situations comparables et les mesures effectuées pour ceux-ci.

Quelles mesures de suivi et compensation sera-t-il possible de mettre en œuvre si le niveau de vibrations n'est pas acceptable ?

Réponse de la SGP

Les vibrations et le bruit solidien qui pourraient être engendrés par la circulation des trains sur les voies (frottement entre les roues et les rails, tous deux métalliques) font l'objet d'études spécifiques pour déterminer les éventuelles mesures à prendre.

A cet égard, il semble utile de rappeler que les premiers points de comparaison qui viennent à l'esprit correspondent souvent au métro parisien "historique", creusé à très faible profondeur (pour mémoire, la ligne 1 a été réalisée à ciel ouvert sous la rue de Rivoli, et le tunnel se situe à moins de deux mètres sous la surface), alors que le métro du Grand Paris Express est creusé à des profondeurs très supérieures (voir le profil en long "zoomable" joint en pièce P05).

Compte tenu de ces points de comparaison, et bien qu'il n'existe pas en France de réglementation relative aux vibrations pour les infrastructures ferroviaires, fixant des seuils ou valeurs maximales, la SGP a apporté une attention particulière sur ce point et choisi de se contraindre à ne pas dépasser des valeurs-cible issues des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (qui sont également reprises par Bruitparif, observatoire du bruit en Ile-de-France) et des retours d'expérience des maîtres d'ouvrage

réalisant ce type d'infrastructures (RATP, SNCF, recommandations de l'AFTES, guides du CETU, etc.).

La question des vibrations et les mesures prévues par la SGP font l'objet d'un chapitre entier de la pièce G3 (chapitre 9.2, pages 443 à 456). Les nuisances potentielles pour la phase d'exploitation sur la partie souterraine sont décrites :

- au c) du 9.2.4, qui explique les facteurs conduisant au niveau de vibration en surface : caractéristiques du matériel roulant, type de roue et de voie (dont son état de rugosité, maîtrisé par un entretien régulier), système de pose de voie, profondeur du tunnel et nature du sol, type de fondations des bâtiments ;
- au a) du 9.2.6, qui explique comment s'évalue l'impact vibratoire : méthode de modélisation et limites des modèles ; mesures *in situ* en complément selon nécessité ;
- au b) du 9.2.6, qui expose le résultat des simulations pour les bâtiments sensibles représentatifs identifiés, dont un à Wissous pour lequel le résultat est très inférieur à l'objectif, tant pour les vibrations que pour le bruit solidien.

Ce paragraphe décrit les mesures d'évitement prévues (page 454) qui sont : une conception de la voie ferrée sur traverses à semelle souple ; un choix judicieux du système d'attaches du rail.

Dans certaines zones sensibles (géotechnique défavorable ou bâtiments très sensibles), des mesures pourront être mises en œuvre pour vérifier l'efficacité de ces dispositifs.

Appréciation de la commission d'enquête

Bien qu'il n'existe pas de réglementation relative aux vibrations ferroviaires, la SGP a pris la décision de ne pas dépasser les valeurs-cibles issues des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé et différentes mesures ont été prises pour limiter les impacts vibratoires.

La commission d'enquête estime cependant nécessaire que la SGP s'engage à vérifier l'efficacité des mesures avant la remise des ouvrages.

Questions F15, relatives à la pollution de l'air

Quelles sont les mesures envisagées pour réduire les concentrations en particules fines dans les tunnels, sur les quais, etc. ?

Quelles sont les pollutions générées au niveau des puits de ventilation ?

Quelles mesures sont envisagées pour les réduire ? Quels sont les modes de filtrage de l'air et des fumées ? Quelles seront les pollutions générées par le SMI ? Quelles mesures sont envisagées pour les limiter ?

Réponse de la SGP

Les modifications du projet objet de la demande de DUP modificative n'ont pas de conséquences en matière de qualité de l'air pendant la phase d'exploitation du métro. Dans la gare CEA Saint-Aubin, les quais seront à l'air libre et l'extension du SMI conduit à reconfigurer ce site sans en modifier substantiellement les caractéristiques techniques.

La qualité de l'air est un sujet qui concerne l'environnement extérieur (notamment des grandes villes) mais aussi les enceintes fermées des tunnels et gares ferroviaires. Ce sujet est traité dans la pièce G3 (chapitre 9.3, pages 457 à 464).

La pollution aux particules fines (PM2.5 et PM10) et au dioxyde d'azote (NO₂) relevée dans certaines études et mesures sur les emprises ferroviaires souterraines du réseau historique fait l'objet de parutions régulières dans les médias suite aux recherches entreprises sur ce sujet par différents organismes à partir des années 2000.

Le Grand Paris Express étant un métro moderne, à alimentation entièrement électrique, se doit de prendre en compte cette problématique dans sa conception avec les mesures suivantes :

- la séparation des réseaux aérauliques des tunnels et des gares, par des portes palières sur les quais et des ventilations distinctes : l'air du tunnel et l'air des gares suivent des chemins séparés ;
- une conception adaptée des trains, avec des prescriptions sur leur masse permettant de diminuer la charge à l'essieu et l'utilisation, en fonctionnement nominal, d'une technologie de freinage électrique : l'émission de particules par frottement rail-roue est ainsi limitée.

Les trains de voyageurs de la ligne 18 feront appel à une technologie de freinage qui utilise le freinage électrique sur quasiment 100 % de la plage de fonctionnement, en fonctionnement nominal (en cas de défaillance, rare compte tenu des progrès réalisés dans les chaînes de traction/freinage, le freinage d'urgence ou de sécurité utilise toujours un freinage mécanique).

Les spécifications sur la masse des trains permettent de diminuer la charge à l'essieu de 25% à 35% par rapport à des trains du type de ceux circulant actuellement sur le RER en charge maximale. Ces deux mesures vont dans le sens d'une très importante réduction à la source de l'émission des particules.

Pour éviter que les voyageurs ne soient malgré tout en contact avec les particules résiduelles provenant du tunnel, les réseaux aérauliques sont séparés dans les gares : des portes palières toute hauteur, qui ne s'ouvrent que lorsque le train est à l'arrêt, séparent le tunnel du quai, et le quai est mis en légère surpression pour éviter les flux d'air pendant que les portes sont ouvertes. Le renouvellement d'air dans les gares est assuré par un système de ventilation qui puise l'air neuf en surface.

Lorsque les ouvrages annexes assurent une fonction de ventilation du tunnel, l'air – peu chargé en particules pour les raisons exposées ci-dessus – est filtré avant d'être rejeté à l'extérieur.

Parmi les ouvrages concernés par la présente procédure, seul l'OA5 aura une fonction de ventilation.

Appréciation de la commission d'enquête

Selon la SGP, les modifications du projet n'auront pas d'impact sur la qualité de l'air en phase exploitation du métro : ce « *métro moderne, à alimentation entièrement électrique* » a été conçu dans un souci de préservation de la qualité de l'air (séparation des réseaux aérauliques des tunnels et des gares, technologie de freinage électrique, etc.). Il en est de même pour la gare CEA Saint-Aubin (quais à l'air libre) et pour l'extension du SMI.

La commission d'enquête s'interroge néanmoins sur les risques de concentration de polluants atmosphériques à proximité de la future gare CEA Saint-Aubin et elle regrette que les impacts de la circulation n'aient pas été développés.

Questions F16, relatives au paysage

Dans le dossier d'étude d'impact, on peut lire que « *les gares, ouvrages annexes et viaduc répondront à une démarche de conception selon la charte architecturale et paysagère du Grand Paris Express et seront réalisés en concertation avec les acteurs du territoire* ».

Pouvez-vous apporter des précisions sur la mise en œuvre effective de cette démarche de préservation des paysages ? Où en est le travail architectural et paysager, engagé pour le viaduc et le centre d'exploitation ?

Quelle réflexion est-il envisagé de mener pour la zone de transition où le métro sort du sol pour devenir aérien ?

Réponse de la SGP

D'une manière générale, la conception des ouvrages par les maîtres d'œuvre (architectes et ingénieurs) se fait dans le respect des prescriptions de la charte architecturale et paysagère de la SGP. Pour la section aérienne de la ligne 18, un maître d'œuvre architectural spécifique a été mandaté, dans le cadre d'un marché *ad hoc* auquel sont également associés un paysagiste et un éclairagiste.

Concernant les sections souterraines de la ligne, les éléments visibles sont, outre les gares, les ouvrages annexes (puits de service pour la sécurité et la ventilation) qui nécessitent une attention particulière dans la mesure où il s'agit d'ouvrages techniques qui doivent être placés selon des règles strictes (inter-distance de 800 m maximum) ne permettant pas toujours d'adapter l'emplacement à l'environnement urbain en surface.

Les directives pour la conception des ouvrages annexes visent donc à rechercher une discrétion maximale, en évitant les émergences dès lors que c'est possible d'un point de vue technico-économique (voir pièce A2, page 22, pour la liste des ouvrages avec ou sans émergence) : dans ce cas, la partie visible se limite à un ensemble de grilles au sol à l'intérieur d'une emprise clôturée et engazonnée (hors voies d'accès).

Lorsqu'une émergence est nécessaire, elle est conçue en cohérence avec son environnement immédiat, après échanges avec la collectivité. Par exemple, l'ouvrage annexe n° 11 a été reconçu en liaison avec la mairie de Massy pour être en harmonie avec les projets immobiliers à proximité.



Principe de reconfiguration de l'OA11 pour le rendre cohérent avec le projet urbain voisin : en haut, projet initial de la SGP ; en bas, projet repris validé avec la Mairie

Il est précisé que les modifications de projet objet de la présente demande de DUP modificative ne comportent pas d'enjeu en matière de paysage. Ceci étant, la SGP souhaite apporter les réponses suivantes :

- le centre d'exploitation a fait l'objet d'un travail architectural pour en atténuer la fonction industrielle – notamment par recours au bois en façade ;
- une première étude paysagère spécifique a été réalisée, en concertation avec la mairie de Palaiseau, pour l'insertion paysagère de la tranchée ouverte à l'ouest du quartier Camille Claudel, le long de la RD36. Cette étude sera approfondie au fur et à mesure

de l'avancement du projet, sans préjuger des responsabilités en matière de réalisation des aménagements (Département, Ville ou son aménageur, SGP...) :

- des études ont été engagées concernant l'aménagement paysager sous le viaduc pour la partie hors ZAC (le long de la RN118 et à l'ouest de la gare CEA Saint-Aubin) ; elles seront développées une fois la solution technique arrêtée pour le viaduc (nombre de piles, gestion de l'eau...).

Appréciation de la commission d'enquête

Les ouvrages objets de la DUP modificative ont fait l'objet d'études pour une bonne insertion dans le paysage. Un travail architectural a été mené pour le SMI, une étude paysagère a été réalisée pour l'insertion paysagère de la tranchée ouverte à l'ouest du quartier Camille Claudel et d'autres sont engagées pour l'aménagement paysager sous le viaduc, pour la partie hors ZAC.

F6. Sous-thème : L'impact économique

Il est important d'identifier l'impact économique comme un impact structurant pour le département de l'Essonne, comme pour la région Ile-de-France. Il convient de se reporter au thème D, intitulé « Coûts et rentabilité socio-économique », qui traite notamment de l'impact économique du projet.

4.2.7. Thème G : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Ce thème est assez peu évoqué, 1%, ce qui est relativement logique car il s'agit en réalité de modifier les documents d'urbanisme des communes concernées pour permettre la mise en œuvre des évolutions apportées au projet de la Ligne 18 par cette DUP modificative.

Il s'avère toutefois que certains points ne sont pas clairement identifiés ni explicités au niveau du dossier de DUP modifié, générant des interrogations sur leurs motivations.

Par ailleurs, toutes évolutions pouvant survenir au niveau du projet de DUP modificative devra impérativement être reportée sur les documents d'urbanisme avant que le Conseil d'Etat ne se prononce sur la déclaration d'utilité publique.

Le découpage retenu pour l'analyse des observations et questions posées se base sur les communes concernées par ces mises en compatibilité, en ajoutant également la commune de Saclay dont l'absence étonne et pour laquelle plusieurs questions posées.

Il est organisé selon les 4 sous-thèmes suivants :

- 1 : La mise en compatibilité du PLU d'Orsay
- 2 : La mise en compatibilité du PLU de Palaiseau
- 3 : La mise en compatibilité du PLU de Wissous
- 4 : Le PLU de Saclay

G1. Sous-thème 1 : La mise en compatibilité du PLU d'Orsay

G1.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Le maire d'Orsay, mais également l'EPAPS ou encore la Préfecture de l'Essonne notent l'évolution de l'emplacement réservé n°18.

Le dossier mentionne des besoins d'emprises supplémentaires définitives pour le projet au niveau de l'emplacement réservé n°18, destiné au passage de la Ligne 18, avec des servitudes de part et d'autre de 10 m de large.

Cette évolution apparaît par ailleurs en contradiction avec la déclaration de projet liée à la ZAC de Corbeville, emportant mise en compatibilité du PLU dans ce secteur et notamment avec l'emplacement réservé EF n°19 créé à l'occasion. L'emplacement réservé n°1 au plan de zonage doit par ailleurs disparaître dans le cadre de la déclaration de projet Corbeville, et le zonage AU, au Nord du territoire doit passer en zone N dans un périmètre proche de celui de l'Espace Paysager protégé modifié. Par ailleurs, la Déclaration de projet de la ZAC de Corbeville entraînant la mise en compatibilité des PLU des 2 communes de Saclay et Orsay, devra être prise en compte dans la présentation des projets environnants. (Cf. pièce J5-a, Consultation inter-administrative DUP initiale).

Obs N°349 de M. Van de Maele, Directeur Général de l'EPA Paris Saclay : « Elargissement de l'Emplacement réservé de part et d'autre du viaduc de la Ligne 18 sur la commune d'Orsay Sur ce dernier point je tiens à attirer votre attention sur le fait cette bande réservée de 10 m de large de part et d'autre du viaduc est susceptible de poser quelques difficultés dans les opérations d'aménagement portées par l'EPA Paris-Saclay. En effet, si le paragraphe proposé spécifie bien que "la SGP ne pourra

s'opposer à la réalisation de ces voiries ou aménagements que s'ils nuisent à la sécurité ou aux conditions d'entretien ou de maintenance du viaduc", nous souhaiterions avoir la confirmation que la réalisation de ces travaux puisse être effectivement menées avant que le viaduc soit terminé. L'EPA Paris-Saclay souhaite donc poursuivre les échanges avec la SGP pour pouvoir adapter éventuellement le dossier de mise en compatibilité afin de ne pas prendre le risque de situations de blocages dans l'aménagement et le développement du campus urbain. »

Obs N°411 de l'association « Terre et Cité » : « *Comment l'élargissement de l'emprise réservée pour la SGP le long du tracé de la Ligne 18 sur les communes de Palaiseau et Orsay se justifie-t-il ?* »

Obs N°307 de déposant non identifié : « *Mise en compatibilité du PLU d'Orsay. Il est curieux de constater que l'optimisation du projet se traduise sur le territoire d'Orsay par un doublement de la surface réservée N°18 du PLU passant de 26 465 m² à 52 366 m². A quoi correspond cette nouvelle surface ? Il est mentionné : réduire l'emplacement réservé n°29 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ; cet emplacement n'existe pas. Il est mentionné : pour rendre possible la réalisation du projet modifié : quel est ce projet modifié ? Comment l'emprise chantier nécessaire pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la RN 118 empiétant sur un espace boisé classé de 6 436 m² se traduit par un déclassement de 16 540 m² supplémentaires ? Comment affirmer que la ZPNAF qui jouxte la RN 118 entre les ronds-points du Christ de Saclay et de Corbeville ne soit pas impactée et réduite avec : la voie d'insertion supplémentaire sur la RN 118 entre ces ronds-points, la piste cyclable, la Ligne 18. »*

G1.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Les informations relatives aux évolutions du PLU d'Orsay dans le cadre de cette mise en compatibilité se retrouvent essentiellement au niveau des pièces I.3 (MECDU Orsay, examen au cas par cas, évaluation environnementale, avis de la MRAe) et I.4 (procès-verbal de la réunion d'examen conjoint).

G1.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Question G1 : Pouvez-vous indiquer les raisons qui vous ont amené à modifier l'emplacement réservé n°18 du PLU d'Orsay ?

Par ailleurs, le fuseau est-il d'une largeur constante ?

Demande de complément

Il conviendrait de préciser les raisons de la surface complémentaire demandée et ses effets sur la largeur globale : au niveau du rapport de présentation, et au niveau du tableau des emplacements réservés

Réponse de la SGP

Les emplacements réservés dont la SGP avait demandé la création dans les différents PLU des communes traversées par la section aérienne de la ligne 18, dans le cadre de la procédure ayant conduit à la DUP initiale par le décret du 28 mars 2017, avaient pour objet principal de garantir un couloir pour la construction du viaduc.

La création d'un emplacement réservé fait en effet obstacle à ce que des constructions étrangères à sa destination puissent y être édifiées. Une fois les ouvrages prévus réalisés, l'emplacement réservé est supprimé de plein droit.

Les emplacements réservés ainsi créés ont pour destination « Réseau de transport public du Grand Paris » et pour largeur environ 10 m – c'est-à-dire seulement la largeur de l'infrastructure proprement dite.

Cependant, l'avancement rapide des constructions dans les ZAC à Palaiseau et Orsay a fait apparaître que des bâtiments hauts pourraient se construire avant le viaduc à une très faible distance de celui-ci, engendrant ainsi des risques de sécurité (propagation d'un incendie, jets d'objets, etc.).

Il est donc apparu nécessaire, pour garantir la sécurité du métro, de pouvoir maîtriser la constructibilité à proximité immédiate (dix mètres) tant que le viaduc n'aura pas été construit. Une fois le viaduc construit (et l'emplacement réservé disparu), la SGP aura recours à un dispositif de servitudes conventionnelles, dont le principe a été convenu avec l'EPA Paris-Saclay pour le foncier que celui-ci maîtrise, et aux prescriptions de sécurité figurant dans le code des transports.

En complément, afin de répondre à une préoccupation de l'EPA Paris-Saclay, aménageur de ces ZAC, vis-à-vis de ses preneurs de lot, la destination des emplacements réservés a été modifiée en « Réseau de transport public du Grand Paris *et aménagements paysagers et de voirie en interface* ».

Sur les communes d'Orsay et de Palaiseau, le dossier de demande de DUP modificative comprend donc également une demande de modification des emplacements réservés déjà créés au bénéfice de la SGP. La largeur demandée est de 30 m au total : 10 m pour l'infrastructure, et 10 m de part et d'autre.

Pour clarifier le dossier de MECDU, la SGP se propose de modifier la pièce I.3.1 pour ajouter, dans le chapitre relatif au rapport de présentation, l'origine de la demande de modification (risque pour la sécurité en cas de constructions à très faible distance du viaduc) et ses conséquences (élargissement de 10 à 30 mètres).

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend bonne note de ces compléments qui lui apparaissent effectivement importants et regrette que le dossier mis à enquête n'ait pas été plus explicite sur cette servitude, et surtout son élargissement dans le cadre de cette nouvelle enquête.

Seules les pièces du dossier des mises en compatibilité des PLU l'évoquent, et de manière très partielle (pièce 1.3 pour Orsay).

Pour mémoire, la mise en compatibilité du PLU d'Orsay doit permettre la mise en œuvre les évolutions du tracé de la ligne sur le territoire communal. Or celle concernant l'élargissement de cet emplacement réservé n'apparaît pas dans le dossier de DUP modificative. Et le devrait, comme est bien mentionnée l'augmentation de l'emprise chantier pour l'ouvrage de franchissement de la RN118 nécessitant la réduction d'un espace boisé classé.

Faute de quoi, cette évolution ne peut apparaître au niveau de la mise en compatibilité du PLU et donc devenir effective.

La commission rappelle ainsi qu'une mention de cette évolution doit également apparaître dans les pièces du dossier de DUP (pièces A2, D et G).

Elle aura également pour conséquence de réduire sous viaduc l'emplacement réservé n°2 pour une piste cyclable, comme cela a été le cas lors de la DUP initiale.

Question G2 :

L'élargissement de la servitude au niveau du viaduc doit logiquement être identique sur l'ensemble des communes impactées par le tracé aérien de la Ligne 18.

Qu'en est-il des évolutions des PLU concernés, sur le tronçon de Saclay à St-Quentin ?

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question G1, l'élargissement demandé à Palaiseau et Orsay des emplacements réservés déjà créés vise à garantir la sécurité du système de transport par rapport à des constructions qui pourraient être très proches de la ligne.

Cette configuration ne se reproduit pas sur les autres communes traversées, dont Saclay : en effet, les terrains jouxtant le viaduc sur ces communes correspondent soit à des terres agricoles inconstructibles au titre du PLU (voire en ZPNAF), soit à des voiries (RN118, RD36...). Le risque est donc déjà traité de ce fait.

Appréciation de la commission d'enquête

Les explications fournies au sujet de cet élargissement de l'emplacement réservé permettent de comprendre la nature de ce dernier et les besoins restreints aux seules communes d'Orsay et de Palaiseau.

Question G3 : Quelles sont les évolutions possibles de rédaction de cet emplacement réservé dans le dossier de mise en compatibilité afin de ne pas prendre le risque de situations de blocages dans l'aménagement et le développement du campus urbain au niveau de la ZAC de Corbeville ?

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question G1, il est demandé que la destination de l'emplacement réservé soit étendue aux « aménagements paysagers et de voirie en interface », ce qui couvre tous les besoins identifiés par l'EPA Paris-Saclay : dans la ZAC de Corbeville, les plans définis par l'aménageur ne comprennent aucun bâtiment qui serait construit à moins de 10 m du viaduc, mais uniquement des aménagements paysagers ou des voiries d'accès aux bâtiments, s'approchant jusqu'à 6,80 m du viaduc dans les dernières hypothèses communiquées à la SGP.

Bien informée des interrogations résiduelles de l'EPA Paris-Saclay, avec lequel elle échange régulièrement sur cette question, la SGP a procédé à des vérifications juridiques qui lui font considérer que le dispositif demandé ne pourrait aucunement conduire à un « blocage dans l'aménagement et le développement » dans la ZAC de Corbeville.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que les explications apportées par la SGP sur la formulation de cet emplacement réservé apparaissent de nature à lever les craintes émises par l'EPAPS. Elle encourage toutefois la poursuite du dialogue entre ces parties.

Question G4 :

Dans le cadre de la consultation inter administrative, la Préfecture de l'Essonne alerte sur l'évolution du PLU d'Orsay, ce dernier étant également concerné par une mise en compatibilité liée à la déclaration de projet de la ZAC de Corbeville. Cette dernière supprime l'emplacement réservé n°1 et modifie le zonage de la zone AU située au Nord du territoire, le passant en zone N.

Comment intégrer les évolutions liées à la fois à la mise en compatibilité liée à la DUP modificative de la Ligne 18 et à celle de la ZAC de Corbeville, au niveau du plan de zonage et de la liste des emplacements réservés ?

Demande de complément

La question portait également sur la mise en compatibilité du PLU d'Orsay liée à la déclaration de projet de la ZAC de Corbeville, et notamment la suppression de l'emplacement réservé 1 et la modification de zonage de la zone AU, située au nord du territoire. La commission souhaite ainsi que vous complétiez votre réponse sur ces aspects.

Réponse de la SGP

Suite à la consultation inter-administrative et à la réunion d'examen conjoint, et grâce à une collaboration étroite entre les équipes de la SGP et de l'EPA Paris-Saclay, aménageur de la ZAC de Corbeville, les plans de la MECDU sur la commune d'Orsay ont été modifiés pour prendre en compte les questions liées à la déclaration de projet de la ZAC de Corbeville (voir pièce I.3.1, page 7).

Cette modification a également intégré le recalcul de la surface d'EBC dont le déclassement est demandé, ramenée de 16 450 m² à 6 436 m² comme développé dans la réponse à la question G6.

Le plan de zonage de la MECDU qui figure dans le dossier peut donc être directement intégré par la commune d'Orsay dans son PLU car il reprend à la fois les besoins de la ligne 18 et de la ZAC de Corbeville.

La commission d'enquête prend note des explications présentées, suite à la consultation inter administrative et à l'examen conjoint et des échanges qui ont eu lieu entre la SGP et l'EPA Paris Saclay. Elle relève que les plans ont bien été modifiés pour prendre en compte les évolutions liées à la déclaration de projet du projet de la ZAC de Corbeville.

Elle rappelle toutefois que la liste des emplacements réservés faisait également partie de ces évolutions et qu'elle n'apparaît toujours pas modifiée dans le dossier.

Question G5 : relative à l'emplacement n°29

Dans le dossier de mise en compatibilité (p22), il est indiqué la mention d'un emplacement réservé n°29, emplacement qui ne figure pas dans la liste des emplacements réservés du PLU d'Orsay.

Pouvez-vous préciser le point relatif à l'emplacement réservé n°29 ?

Demande de complément

La commission relève une inexactitude dans la réponse apportée : p22 du document de mise en compatibilité il est noté : « *de réduire l'emplacement réservé n°29 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc* », ce qui ne correspond pas à la réponse apportée « *la MECDU réalisée dans le cadre de la DUP initiale, par décret du 28/03/2017 , a modifié la superficie de 'emplacement réservé n°29 destiné à la création d'une piste cyclable le long de la route de Versailles* ». La mention p22 du dossier évoquant la réduction de l'emplacement réservé n°29 sous les emprises.../...a ainsi certainement généré l'incompréhension de la personne ayant relevé ce point (obs. 307). Nous vous remercions d'apporter des éclaircissements sur les rédactions du dossier.

Réponse de la SGP

Dans chaque MECDU présentée dans le dossier, sont rappelées les mises en compatibilité des documents d'urbanisme réalisées par l'obtention du décret de déclaration d'utilité publique initiale du 28 mars 2017.

Dans la pièce citée par l'observation n° 307 (pièce I.3.1), il est bien rappelé en page 22 que la MECDU réalisée dans le cadre de la DUP initiale, par le décret du 28 mars 2017, a modifié la superficie de l'emplacement réservé (ER) n° 29 destiné à la création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles.

Lors de la révision du plan local d'urbanisme du 28 mars 2017, cet emplacement réservé a été renuméroté en n° 2.

L'emplacement réservé actuel pour cette piste cyclable, qui est présenté page 33 de la pièce I.3.1, est donc bien l'ER n° 2. Il n'est pas modifié par la demande de MECDU figurant dans le dossier.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que ces explications permettent de répondre à l'interrogation formulée dans l'observation n° 307.

En effet, lors de la DUP initiale cet emplacement réservé n°29 concernait bien un emplacement réservé destiné à la création d'une piste cyclable, mais celui-ci, interceptant l'emplacement réservé lié au viaduc, il a dû être réduit à cet endroit, deux emplacements réservés ne pouvant se superposer. D'où la mention « *de réduire l'emplacement réservé n°29 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc* »

Cet emplacement réservé 29 a ensuite été renuméroté en emplacement réservé n° 2 lors de la révision du plan local d'urbanisme du 28 mars 2017.

Il figure donc maintenant dans la liste des emplacements réservés en ER 2, le numéro 29 ayant disparu.

En revanche, la commission d'enquête ne rejoint pas l'avis de la SGP indiquant que cet emplacement réservé n'est pas modifié par la présente DUP modificative : en effet, l'emplacement réservé n°18 pour le viaduc étant étendu, il va intercepter plus largement l'ER 2 de la piste cyclable qui devra, comme pour la DUP initiale, être réduit sous viaduc. Ce point n'apparaissant pas au niveau des évolutions du PLU devrait figurer page 25 (et 29) dans les compléments à apporter au rapport de présentation.

Question G6 : Comment l'emprise chantier nécessaire pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la RN 118 empiétant sur un espace boisé classé de 6 436 m² se traduit-elle par un déclassement de 16 540 m² supplémentaires ?

Réponse de la SGP

Lors de l'établissement du dossier de demande de DUP modificative, la SGP avait calculé une surface d'espace boisé classé (EBC) à déclasser à Orsay, pour la base travaux de l'ouvrage de franchissement de la RN118, de 16 450 m² : ce chiffre figure dans la pièce I3.3 « Evaluation environnementale de la MECDU de la commune d'Orsay » et est repris par la Mission régionale de l'autorité environnementale dans son avis du 5 mai 2020 objet de la pièce I3.4.

Cependant, à l'occasion de la consultation inter-administrative, la préfecture de l'Essonne avait attiré l'attention de la SGP (pièce J5b, page 22) sur un possible recouvrement avec deux autres procédures relevant de l'EPA Paris-Saclay :

- une déclaration de projet pour la ZAC de Corbeville, conclue par un arrêté du 4 décembre 2019 emportant mise en compatibilité du PLU d'Orsay ;
- une déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'échangeur dit « de Corbeville » par un arrêté du 26 mars 2020 emportant également mise en compatibilité de ce même PLU.

Ces deux autres projets ont eu pour effet de réduire la surface de l'EBC sur les coteaux de la RN118. En conséquence, le point de départ du calcul pour le besoin de déclassement de la SGP correspondait désormais à une surface inférieure à celle qui avait été initialement prévue lors de l'établissement du dossier, ce qui a conduit la SGP à réduire sa demande de déclassement à seulement 6 436 m² dans la pièce I3 présentée au public lors de l'enquête.

Il est précisé que les besoins de la SGP ne portent que sur la période de construction de l'ouvrage de franchissement de la RN118 et s'inscrivent donc dans une temporalité différente de celle de l'EPA Paris-Saclay : le recouvrement partiel des surfaces considérées ne pose donc pas de problème.

Appréciation de la commission d'enquête

Les explications apportées par la SGP permettent de mieux comprendre les différences de superficies relevées au niveau de l'observation 307 déposée par voie dématérialisée.

La commission regrette toutefois que ces précisions ne soient apportées que maintenant et ne figurent pas clairement dans les différentes pièces du dossier.

Elle relève par ailleurs que la préfecture de l'Essonne dans le cadre de la consultation inter-administrative (p22) ne mentionne pas l'échangeur de Corbeville et que les réponses apportées par la SGP ne laissent pas présager des évolutions du dossier.

Question G7 : Comment affirmer que la ZPNAF qui jouxte la RN 118 entre les ronds-points du Christ de Saclay et de Corbeville ne soit pas impactée et réduite avec la voie d'insertion supplémentaire sur la RN 118 entre ces ronds-points, la piste cyclable, la Ligne 18 ?

Demande de complément

Nous vous remercions d'illustrer votre réponse pour une meilleure compréhension des éléments présentés.

Réponse de la SGP

La SGP confirme que le projet de la ligne 18 le long de la RN118, entre Corbeville et le Christ de Saclay, est bien prévu hors ZPNAF. Le projet intègre la reconstitution de la piste cyclable, localement mutualisée avec la voie de service longeant le viaduc.

Le projet qui sous-tend la question est celui du réaménagement de l'échangeur de Corbeville, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA Paris-Saclay, avec la création d'une voie d'entrecroisement sur la RN118. A la connaissance de la SGP, ce projet dont elle n'est pas maître d'ouvrage n'impacte pas la ZPNAF.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de ces précisions mais regrette que sa demande d'illustration de ces compléments n'ait pas été suivie d'effet, rendant difficile la compréhension de la réponse.

Question G8, concernant la DUP initiale et le franchissement de la RN118

Le décret 2017-425 du 28/03/2017 est joint au dossier y compris ses annexes. Toutefois, l'annexe 2 citée à l'article 4 du décret présente uniquement un exposé des motifs. Les plans et documents spécifiques à chaque commune pour la mise en compatibilité des PLU sont absents. D'autre part, les versions disponibles des PLU sur Internet sont les suivantes : Wissous : 04/07/2019, Palaiseau : 28/06/2018, Orsay : 28/03/2017 (en cours de révision), Saclay : 27/03/2017 (et partiellement avril 2020-plan zonage sans emplacement réservé).

Pour Orsay et Saclay, les PLU disponibles n'ont pas été mis à jour et il conviendrait de se référer à l'annexe correspondante du décret, non disponible.

Comment s'assurer de l'évolution de l'emplacement réservé pour le franchissement de la RN118 à Orsay et de la réduction de l'Espace Boisé Classé correspondant ?

Demande de complément

Nous vous remercions de redonner les réponses faites précédemment sans se limiter à des renvois à des réponses faites sur d'autres thèmes. Une reprise de ces dernières permet de disposer d'une vision claire et exhaustive de vos interventions.

Réponse de la SGP

En vertu du 1° de l'article L153-58 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne 18 a emporté mise en compatibilité des PLU des communes de Wissous, Antony, Massy, Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay, Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt et Versailles.

Les dispositions des PLU qui sont entrées ainsi en vigueur de plein droit sont annexées au décret du 28 mars 2017 (annexe 3 du décret – voir pièces P10 à P13 jointes au présent mémoire pour les quatre communes concernées par la procédure).



Plan de zonage d'Orsay mis en compatibilité en 2017, extrait de l'annexe 3 du décret de déclaration d'utilité publique du 28 mars 2017

Appréciation de la commission d'enquête

Les éléments de réponse apportés ci-dessus, très succincts, permettent de voir :

- le tracé de l'emplacement réservé pour le viaduc de la SGP (ER 33 devenu ER18 dans cette enquête DUP modificative) dans sa partie franchissant la RN118 ;
- mais également de noter l'évolution du tracé de l'emplacement réservé numéro 32 pour le franchissement de la RN118 pour le TCSP du plateau de Saclay. Dans la DUP modificative, cet emplacement réservé s'est rapproché de l'emplacement réservé pour le viaduc et a changé sa numérotation, passant de l'ER 32 à l'ER 19.

Toutefois, aucune réponse n'est apportée au sujet des réductions des espaces boisés classés sur le document d'urbanisme, entre la DUP initiale et la DUP modificative.

- En examinant la mise en compatibilité du PLU d'Orsay pour la DUP initiale, il est mentionné page 30 : « Un espace boisé classé situé de part et d'autre de la RN 118 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. Cet EBC est réduit sur une surface totale d'environ 4000 m² ». Mais la superficie totale de cet EBC n'est pas mentionnée.
- Dans le cadre de cette DUP modificative, il est indiqué, p29 : « la réduction de l'emprise des EBC de part et d'autre de la RN118 pour une surface de 6 436 m². Là, non plus, la superficie globale de cet EBC n'est pas indiquée, ne permettant pas d'évaluer l'impact global du projet sur l'EBC à cet endroit.

L'Autorité environnementale dans son avis délibéré du 21 février 2018 portant sur le dossier de demande d'Autorisation environnementale, constatait

l'importance de l'évolution de la consommation foncière pour la réalisation de la ligne 18, sans justification précise (doublant en 2018 les superficies initialement demandées dans la DUP initiale de 2016).

La commission d'enquête rejoint ce constat et regrette l'absence de données factuelles permettant d'apprécier ces évolutions et leur caractère mesuré.

Par ailleurs, la mise à jour du PLU d'Orsay, liée à la mise en compatibilité de la DUP initiale, n'ayant pas été réalisée, malgré les dispositions modifiées des PLU qui sont entrées en vigueur de plein droit, il est nécessaire de se reporter à l'annexe 3 du décret du 28 mars 2017 pour constater les évolutions liées à la DUP initiale.

La commission d'enquête s'interroge également sur la mise à jour des nouvelles dispositions modifiées allant accompagner la présente DUP modificative...

G2. Sous-thème 2 : La mise en compatibilité de Palaiseau

G2.1. ANALYSE DES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

L'équivalent de l'emplacement réservé n°18 sur Orsay semble correspondre à l'emplacement réservé n°1 sur Palaiseau. L'évolution de la cinématique de la Ligne nécessite une évolution de l'emprise travaux au niveau du SMR/SMI. Une extension de l'emprise est également prévue au Nord-ouest du site « pour répondre aux demandes de RATP infrastructures sur le site de maintenance des infrastructures (SMI) »

G2.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Pièces I.2 : MECDU de Palaiseau, examen au cas par cas

Pièce I.4 : procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.

G2.3. QUESTIONS POSEES PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

Question G9 : Pouvez-vous confirmer les raisons de l'évolution de l'emplacement réservé n°1 au niveau de la section aérienne du viaduc Sont-ce bien les mêmes que pour l'emplacement n°18 sur Orsay ?

Demande de complément

Id. Par ailleurs, et comme demandé au niveau des pièces du PLU d'Orsay, il conviendrait de modifier en conséquence le rapport de présentation et le tableau des emplacements réservés au niveau du dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Palaiseau.

Réponse de la SGP

Les raisons sont bien les mêmes que celles exposées dans la réponse à la question G1.

Les emplacements réservés dont la SGP avait demandé la création dans les différents PLU des communes traversées par la section aérienne de la ligne 18, dans le cadre de la

procédure ayant conduit à la DUP initiale par le décret du 28 mars 2017, avaient pour objet principal de garantir un couloir pour la construction du viaduc.

La création d'un emplacement réservé fait en effet obstacle à ce que des constructions étrangères à sa destination puissent y être édifiées. Une fois les ouvrages prévus réalisés, l'emplacement réservé est supprimé de plein droit.

Les emplacements réservés ainsi créés ont pour destination « Réseau de transport public du Grand Paris » et pour largeur environ 10 m – c'est-à-dire seulement la largeur de l'infrastructure proprement dite.

Cependant, l'avancement rapide des constructions dans les ZAC à Palaiseau et Orsay a fait apparaître que des bâtiments hauts pourraient se construire avant le viaduc à une très faible distance de celui-ci, engendrant ainsi des risques de sécurité (propagation d'un incendie, jets d'objets, etc.).

Il est donc apparu nécessaire, pour garantir la sécurité du métro, de pouvoir maîtriser la constructibilité à proximité immédiate (dix mètres) tant que le viaduc n'aura pas été construit. Une fois le viaduc construit (et l'emplacement réservé disparu), la SGP aura recours à un dispositif de servitudes conventionnelles, dont le principe a été convenu avec l'EPA Paris-Saclay pour le foncier que celui-ci maîtrise, et aux prescriptions de sécurité figurant dans le code des transports.

En complément, afin de répondre à une préoccupation de l'EPA Paris-Saclay, aménageur de ces ZAC, vis-à-vis de ses preneurs de lot, la destination des emplacements réservés a été modifiée en « Réseau de transport public du Grand Paris *et aménagements paysagers et de voirie en interface* ».

Sur les communes d'Orsay et de Palaiseau, le dossier de demande de DUP modificative comprend donc également une demande de modification des emplacements réservés déjà créés au bénéfice de la SGP. La largeur demandée est de 30 m au total : 10 m pour l'infrastructure, et 10 m de part et d'autre.

Les motifs de cette modification (risque pour la sécurité en cas de constructions à très faible distance du viaduc) et ses conséquences (élargissement de 10 à 30 mètres) seront ajoutés dans le document de mise en compatibilité au niveau du complément apporté au rapport de présentation. Elles n'ont en revanche pas leur place dans le tableau des emplacements réservés qui indique seulement la surface de ces emplacements.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission prend bonne note de ces compléments qui lui apparaissent effectivement importants et regrette que le dossier mis à enquête n'ait pas été plus explicite sur cette servitude, et surtout son élargissement dans le cadre de cette nouvelle enquête.

Seules les pièces du dossier des mises en compatibilité des PLU l'évoquent, et de manière très partielle (pièce 1.2 pour Palaiseau).

Pour mémoire, la mise en compatibilité du PLU de Palaiseau doit permettre la mise en œuvre les évolutions du tracé de la ligne sur le territoire communal. Or celle concernant l'élargissement de cet emplacement réservé n'apparaît pas dans le dossier de DUP modificative. Et le devrait, comme est bien mentionné l'augmentation de l'emprise du Service Maintenance Infrastructures et le recalage de la rampe et du viaduc à l'Ouest du Bois de Palaiseau entraînant le déclassement d'une surface supplémentaire de 19 260 m² de cet Espace Boisé Classé.

Faute de quoi, cette évolution ne peut apparaître au niveau de la mise en compatibilité du PLU et donc devenir effective.

La commission rappelle ainsi qu'une mention de cette évolution doit également apparaître dans les pièces du dossier de DUP (pièces A2, D et G).

Question G10 :

L'évolution du site du SMR/SMI est indiqué comme résultante des demandes de RATP infrastructures qui réfute cette raison (cf. consultation inter-administrative, pièce J5-B).

Pouvez-vous présenter les raisons de cette évolution ?

Demande de complément

Nous vous remercions de clarifier les éléments de réponse. Conformément à votre réponse à l'avis de la RATP lors de la consultation inter-administrative, vous avez indiqué que vous reprendriez les formulations au niveau des pièces D et I. Or, p94 de la pièce D, la formulation apparaît identique à ce qui a motivé la réaction de la RATP. Nous vous remercions dès lors de nous indiquer ce vous allez reprendre sur ce sujet.

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans l'avis de RATP-Infrastructures (pièce J5b, page 12, avis n° 12), le programme du site de maintenance des infrastructures (SMI) établi par cet organisme date du 9 mai 2016. Or le dossier de DUP initiale a été établi fin 2015 et mis à l'enquête publique du 21 mars au 26 avril 2016, c'est-à-dire avant que la SGP dispose dudit programme de RATP-I.

Le programme de RATP-I ne lui étant pas encore parvenu au moment d'établir son dossier, la SGP avait établi l'avant-projet de SMI à dire d'expert.

C'est pour cette raison que la pièce D soumise à la consultation inter-administrative indiquait (page 94) que « dans le cadre de la mise au point du schéma de maintenance, suite aux demandes de la RATP Infrastructure, l'emprise [...] a été étendue dans sa partie Ouest ».

Après vérification, il s'est avéré que cette formulation correspondait bien à la réalité, et qu'il n'y avait donc pas lieu de la reprendre, malgré l'intention exprimée en regard de l'avis n° 12 dans la pièce J5b.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de ces explications qui permettent de l'éclairer par rapport à l'avis de la RATP exprimé lors de la consultation inter administrative.

En effet, conformément à la réponse de la SGP à l'avis de la RATP lors de la consultation inter-administrative, le maître d'ouvrage avait indiqué qu'il reprendrait les formulations au niveau des pièces D et I. Or, p94 de la pièce D, la formulation apparaît identique à ce qui a motivé la réaction de la RATP.

G3. Sous-thème 3 : La mise en compatibilité du PLU de Wissous

Ce dossier n'appelle pas d'observations particulières.

G4. Sous-thème 4 : Le PLU de Saclay

G4.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET REMARQUES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

L'exclusion juste avant le démarrage de l'enquête du PLU de Saclay des dossiers de mise en compatibilité dans le cadre de cette enquête a étonné.

Obs N°307 de déposant non identifié : « *Pourquoi une enquête publique modificative pour l'inclusion de la gare de Saclay sans mise en compatibilité du PLU de Saclay ?* »

Obs N°167 de déposant non identifié : « *Le projet mis actuellement en enquête publique demande la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU). Le dossier d'enquête aurait dû comporter un document MECDU pour la commune de Saclay et son évaluation par l'autorité environnementale (MRAe). En l'absence de ces documents il faut chercher dans un procès-verbal d'examen conjoint (pièce I.4) pour trouver.../...la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) doit elle aussi être adaptée pour prendre en compte la nouvelle zone de danger afin de ne plus faire apparaître la zone naturelle agricole (ZNA).../...C'est inacceptable sachant que l'environnement de la gare projetée est aussi légalement contraint par la ZPNAF (zone de protection naturelle, agricole et forestière). Mon avis est donc défavorable à ce projet de modification de Ligne 18 qui impose une révision de PLU ouvrant la porte à une forme d'urbanisme qui n'avait pas été désirée par la commune.* »

Par ailleurs, comme évoqué précédemment, l'évolution de la servitude en aplomb du viaduc doit être identique sur toute la partie aérienne de la Ligne. Ainsi, cette évolution devrait figurer au PLU de Saclay dans le cadre d'une mise en compatibilité. Cet emplacement réservé pour la commune de Saclay est le n°11.

G4.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Pièce A2 : Modifications apportées au programme

Elle indique la raison pour laquelle la mise en compatibilité du PLU de Saclay n'a pas été retenue dans le cadre de cette enquête préalable à la DUP modificative du projet de la Ligne 18 : « *Le Porté à connaissance de 2011, établi après analyse de la nature des risques et la définition pour l'Autorité de sûreté nucléaire de scénarios de référence formulant des recommandations sur la maîtrise de l'urbanisme. Il préconisait notamment d'interdire certains établissements recevant du public (ERP) dans la zone de danger correspondant à un cercle de 1 000 m centré sur le réacteur OSIRIS. Dans le cadre du programme de réduction des activités nucléaires sur le site du CEA à Saclay, avec l'arrêt programmé du réacteur ORPHEE du CEA fin 2019 et la réduction du stock d'iode radioactif de Cisbo International, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) a révisé son étude de danger, réduisant le périmètre de danger qui n'incluse plus l'emplacement prévu pour la gare du CEA Saint-Aubin du nouveau périmètre de danger. Le nouveau Porté à Connaissance du Préfet de l'Essonne du 11 février 2020 a ainsi notifié les parties prenantes, dont le maire de Saclay et la SGP. Cette réduction de la zone de danger a été intégrée par une mise à jour du PLU de Saclay par arrêté du maire n°63/2020.* »

Annexe J-16 : arrêté du maire et le Porté à connaissance

G4 .3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET LA COMMISSION D'ENQUETE

Demande de complément des questions G11 à G14

La commission a des difficultés à comprendre pourquoi la mise en compatibilité liée à la DUP initiale et celles liées à la DUP modificative ne sont pas présentées... d'autant que le PLU de Saclay était inaccessible jusqu'à très récemment. Il est ainsi nécessaire, comme pour les autres communes, de modifier le rapport de présentation (Cf consultation inter administrative), la liste des emplacements réservés et le plan de zonage. Elle estime dès lors que la SGP devrait proposer à la commune d'effectuer ces modifications à sa place, sans

attendre une mise en révision qui va prendre quelques années, avec un PLU qui n'est pas à jour, les mises en compatibilités de la DUP initiale et de celle-ci n'ayant pas ou imparfaitement été reportées.

Question G11, relative au contenu du rapport de présentation du PLU

Dans son avis rendu lors de la consultation inter administrative, la Préfecture de l'Essonne avait mentionné la nécessité de reprendre le rapport de présentation du PLU de Saclay en exposant « *l'évolution des activités du CEA, en indiquant la désactivation de plusieurs installations nucléaires de base au sein du CEA de Saclay et de la société Cisbio, justifiant l'évolution du périmètre de la zone de danger du site du CEA et, par voie de conséquence, la possibilité d'y construire.* »

Ces évolutions ont-elles bien été portées sur le rapport de présentation du PLU de Saclay ?

Réponse de la SGP

Cette procédure ne relève pas de la SGP.

Dans le cadre des procédures de MECDU, la SGP transmet, lorsqu'elle les a en sa possession, les fichiers sources aux communes qui le souhaitent, pour leur simplifier l'intégration des modifications dans leurs documents d'urbanisme.

A la connaissance de la SGP, la modification évoquée n'a pas encore été portée sur le rapport de présentation du PLU de Saclay.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse.

Elle rappelle toutefois qu'aucune mise en compatibilité du PLU de Saclay n'est mise à enquête, le dossier de la commune ayant été retiré avant le démarrage de l'enquête publique.

La mise à jour du rapport de présentation n'étant pas réalisée, elle s'interroge dès lors sur la validité du PLU de Saclay qui reste lacunaire par rapport à ces évolutions, faisant potentiellement porter un risque juridique à toute demande de permis de construire.

Question G12, relative à l'emplacement réservé n°11

L'élargissement de la servitude au niveau du viaduc, emplacement réservé n°11 sur la commune de Saclay, doit logiquement être identique sur l'ensemble des communes impactées par le tracé aérien de la Ligne 18 et donc faire l'objet d'une évolution.

Cette évolution de l'emplacement réservé n°11 a-t-elle bien été reportée sur le PLU de Saclay ?

Demande de complément

Nous vous remercions de redonner les réponses faites précédemment sans se limiter à des renvois à des réponses faites sur d'autres thèmes, précisant pourquoi l'élargissement de l'emplacement réservé sur les communes de Palaiseau et Orsay ne s'appliquait pas sur Saclay.

Réponse de la SGP

Comme indiqué dans la réponse à la question G1, l'élargissement demandé à Palaiseau et Orsay des emplacements réservés déjà créés vise à garantir la sécurité du système de transport par rapport à des constructions qui pourraient être très proches de la ligne.

Cette configuration ne se reproduit pas sur les autres communes traversées, dont Saclay : en effet, les terrains jouxtant le viaduc sur ces communes correspondent soit à des terres agricoles inconstructibles au titre du PLU (voire en ZPNAF), soit à des voiries (RN118, RD36...). Le risque est donc déjà traité de ce fait.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note des éclaircissements apportés par la SGP au sujet de l'emplacement réservé lié au viaduc et de la raison pour laquelle l'élargissement prévu sur les communes d'Orsay et de Palaiseau n'est pas nécessaire sur Saclay.

Question G13, concernant la DUP initiale et l'implantation de la gare

Le décret 2017-425 du 28/03/2017 est joint au dossier y compris ses annexes.

Toutefois, l'annexe 2 citée à l'article 4 du décret présente uniquement un exposé des motifs. Les plans et documents spécifiques à chaque commune pour la mise en compatibilité des PLU sont absents.

D'autre part, les versions disponibles des PLU sur Internet sont les suivantes :

Wissous : 04/07/2019, Palaiseau : 28/06/2018, Orsay : 28/03/2017(encours de révision), Saclay : 27/03/2017 (et partiellement avril 2020-plan zonage sans emplacement réservé).

En ce qui me concerne la gare du CEA Saint-Aubin sur la commune de Saclay, l'arrêté du maire de Saclay n°63/2020 du 09/05/2020, annexé au dossier, portant mise à jour du PLU suite à la mise à jour du porter-à-connaissance des risques nucléaires ne porte que sur le périmètre de danger et des servitudes correspondantes.

Comment s'assurer de l'existence d'un emplacement réservé pour la gare du CEA Saint-Aubin (dans le PLU de Saclay), et pour la zone de chantier lié à la préfabrication du viaduc ?

Demande de complément

Nous vous remercions de redonner les réponses faites précédemment sans se limiter à des renvois à des réponses faites sur d'autres thèmes. La question portait également sur l'emplacement réservé pour la gare du CEA-Saint-Aubin. Nous vous remercions de compléter.

Réponse de la SGP

En vertu du 1° de l'article L153-58 du code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne 18 a emporté mise en compatibilité des PLU des communes de Wissous, Antony, Massy, Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay, Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt et Versailles.

Les dispositions des PLU qui sont entrées ainsi en vigueur de plein droit sont annexées au décret du 28 mars 2017 (annexe 3 du décret – voir pièces P10 à P13 jointes au présent mémoire pour les quatre communes concernées par la présente procédure).



Extrait de l'annexe 3 du décret de déclaration d'utilité publique du 28 mars 2017

Comme cela est précisé dans le dossier (pièce A2, page 9), la DUP initiale inclut les mesures conservatoires concernant le foncier nécessaire à la gare CEA Saint-Aubin et l'emplacement réservé pour la ligne et la gare (emplacement n° 11 : « Réseau de transport public du Grand Paris : viaduc et mesures conservatoires en vue de la réalisation de la future gare »).

Il n'y a pas de distinction entre l'emplacement réservé de la gare et celui du viaduc.

S'agissant de l'emprise de chantier prévue pour la préfabrication du viaduc, le projet ne prévoit pas d'emplacement réservé pour cette emprise temporaire, qui figure en revanche dans le plan général des travaux (cf. pièce E, page 12), sans changement par rapport à la DUP initiale.

Comme pour toutes les emprises, la SGP recherche en priorité un accord amiable avec le propriétaire par rapport à l'expropriation. En l'espèce, un accord a été trouvé avec le CEA, propriétaire de la Mare au Cuvier ; il est en voie de signature.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des précisions apportées par la SGP sur la Gare du CEA Saint-Aubin et l'emprise chantier retenue liée à la préfabrication du viaduc. Les éléments présentés dans la réponse de la SGP permettent de s'assurer de l'intégration de la gare dans l'évolution du PLU résultant de la DUP initiale de 2016.

Toutefois l'absence de l'annexe 3 du décret du 28 mars 2017 (annexe 3 du décret ne permettait ni au public, ni à la commission de s'assurer de l'intégration de la gare de Saclay dans l'emplacement réservé n°11).

Question G14, relative à la zone ZNA

La pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) a-t-elle été adaptée pour prendre en compte la nouvelle zone de danger ?

Demande de complément

Comme évoqué précédemment, ce PLU n'était pas en ligne jusqu'à une période très récente... correspondant à la fin de l'enquête publique. Comme évoqué en note liminaire pour le PLU de Saclay, la commission estime que la SGP devrait proposer à la commune d'effectuer l'ensemble des mises en compatibilité à sa place, sans attendre une mise en révision du document d'urbanisme qui va prendre quelques années, avec un PLU qui n'est pas à jour. Quelle réponse pouvez-vous apporter sur ce sujet ?

Réponse de la SGP

Cette procédure ne relève pas de la SGP.

Le plan de zonage de la commune de Saclay a été mis à jour par l'arrêté municipal n° 63/2020 du 9 avril 2020. Cette mise à jour, sur laquelle figure la nouvelle zone de danger, est en ligne sur le site internet de la mairie de Saclay.

En complément, il est précisé que l'emplacement réservé n° 11 établi par le décret du 28 mars 2017 n'a pas à ce jour été reporté par la mairie sur son plan de zonage. Dans le cadre des procédures de MECDU, la SGP transmet, lorsqu'elle les a en sa possession, les fichiers sources aux communes qui le souhaitent, pour leur simplifier l'intégration des modifications dans leurs documents d'urbanisme.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête rappelle que le PLU de Saclay n'était pas en ligne jusqu'à une période très récente... correspondant à la fin de l'enquête publique. Elle prend note de la modification apportée au document graphique concernant l'évolution de la nouvelle zone de danger se substituant, selon le Porter à connaissance du préfet du 11 février 2020, à tout périmètre de danger et zone non aedificandi ayant existé ou existante.

En revanche, elle ne peut que constater et s'interroger sur l'absence de l'emplacement réservé numéro 11 portant sur le tracé de la ligne 18 sur le territoire communal, qui aurait dû être reporté suite au décret du 28 mars 2017, et les contentieux potentiels à cet égard.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Saclay des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, la commission d'enquête estime qu'il est souhaitable de les mettre à la charge de la SGP.

4.2.8. Thème H : Ligne 18 hors enquête

Ce thème concerne 47% des observations recueillies au cours de l'ouverture de l'enquête au public.

Il convient de rappeler que la présente enquête de DUP modificative succède à la déclaration d'utilité publique prononcée en 2017 sur la totalité de la Ligne 18, mais qu'elle ne porte que sur trois points spécifiques : l'inclusion de la gare du CEA-Saint-Aubin, les évolutions du tracé et du profil en long de la section entre les gares « Aéroport d'Orly » et « CEA Saint-Aubin », et la mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la Ligne 18.

Toutefois, devant le volume important d'observations sur la Ligne 18, ne traitant pas de l'un des trois objets de la présente enquête, la commission a choisi de rapporter les demandes du public et d'établir ce thème spécifique, développé ci-après.

Pour le traiter, 4 sous-thèmes ont été retenus par la commission d'enquête. Il s'agit des sous-thèmes suivants, intitulés respectivement :

- 1. Solutions alternatives
- 2. Impact sur le foncier (expropriations et/ou servitudes)
- 3. Options du tracé (enterré, au sol, aérien)
- 4. Tronçon ouest

H1. Sous-thème 1 : Solutions alternatives

H1.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Quelques rares personnes témoignent favorablement en faveur de la réalisation rapide du projet de la Ligne 18, comme en témoignent les observations ci-dessous.

Obs N°385 de M. Antoine SIMONETON, qui écrit : « *Etant moi-même salarié de la société Arthesys située à Saclay je suis très favorable à la réalisation et à la construction de cette nouvelle Ligne de métro avec la création d'une station située au niveau du Christ de Saclay.../... Cette Ligne de métro est d'autant plus nécessaire pour le développement du plateau de Saclay et son accessibilité par les salariés et les étudiants. Une Ligne aérienne est plus agréable au confort des voyageurs et moins coûteuse dans sa construction. Il s'agit également à mon sens d'un mode de transport plus écologique que l'emploi des automobiles individuelles et plus sécurisant que l'usage des bus et tramway.* »

Obs N°359 de déposant non identifié, qui proteste : « *A quand la mise en service de cette Ligne 18 utile pour ne pas passer par Paris. Arrêtons les changements et ces enquêtes publiques sur cette Ligne qui ne font que retarder et relancer la polémique du sous terrain, l'aérien, etc.* »

Cependant, à ces quelques exceptions près, la grande majorité du public rejette le projet de métro lourd de la Ligne 18, tel que déclaré d'utilité publique en 2017, et propose ou soutient d'autres alternatives.

Obs N°248 du Collectif Moulon 2020, qui s'oppose : « *Des moyens alternatifs existent, largement étudiés et travaillés, depuis des années, par les associations (ne serait-ce qu'au cours des assises de la mobilité de 2017) qui pourraient être réalisées plus vite, à un coût bien moindre et qui répondraient mieux aux besoins du territoire : bus en site propre, tramway, téléphérique pour monter du RERB (ce projet a été évoqué depuis 2011, s'il y avait eu une volonté de le mettre en place, il fonctionnerait depuis déjà des années et simplifierait énormément la vie de tous les étudiants et travailleurs de Paris-Saclay).* »

Obs N°245 des « Jardins de Cérès », qui rappelle : « *Le travail intense des associations pour faire des propositions. Au cas présent, il existe des alternatives crédibles à la Ligne 18, dont le bilan coûts--avantages s'avère bien plus positif qui n'ont pas été sérieusement envisagées au cours de l'enquête publique. Ces solutions correspondent bien mieux aux objectifs poursuivis, rendent un meilleur service à un coût nettement inférieur, dans des délais mieux en phase avec l'arrivée des établissements sur le plateau de Saclay et qui ne seront pas obsolètes une fois achevées.../...En combinant les différentes solutions de transports existantes et envisageables, il est possible de dresser un schéma de desserte du plateau de Saclay, en le reliant à la fois à l'Aéroport d'Orly et à Versailles, qui soit à la fois plus simple, moins onéreux et au moins tout aussi efficace.* »

Obs N°365 de l'association « Terre Solidaire », qui demande : « *Il est impératif de répondre aux véritables besoins en transports en commun dans le cadre de la transition écologique, en préservant les rares terres agricoles restant en Île de France. Si nul ne peut nier l'urgence d'améliorer les transports en commun dans le secteur du plateau de Palaiseau et de la vallée, jamais l'utilité de la Ligne 18 n'a été démontrée. Aucune étude digne de ce nom n'a pu montrer l'existence d'un besoin de transport de la zone banlieue ouest vers la banlieue sud. La seule étude sérieuse est celle qui démontre l'inutilité de la Ligne 18, produite par Jacqueline LORTHIOIS, urbaniste socio-économiste, sur les circulations en Région Parisienne. Elle a présenté cette étude lors des assises sur la mobilité à SUPELEC, le 18 novembre 2017, démontrant que la Ligne 18 ne se justifie absolument pas.../...Nous demandons une véritable concertation publique de grande ampleur pour redéfinir les besoins réels de notre région en matière de transports en commun et de préservation des espaces agricoles.* »

Obs N°342 de déposant non identifié, qui affirme : « *La rénovation, l'amélioration et le renforcement de tout l'existant, ainsi que l'étude des alternatives proposées, paraissent indispensables à l'heure de la transition écologique, pour des effets rapidement perceptibles par la population à qui cela serait vraiment utile. Concernant les RER B et C, les bus en sites propres, les pistes cyclables, un tram-train, et même un téléphérique : beaucoup de très bonnes idées ont été avancées à la place de ce projet coûteux, surdimensionné, absolument pas pratique pour les habitants concernés, destructeur de terres agricoles, destructeur de la faune et la flore, amenant toujours plus d'artificialisation des sols malgré les lois de compensation et les engagements. Le vrai courage consisterait objectivement en un abandon, comme cela a été le cas pour Roybon, Europacity et NDDL, et en une étude sans arrière-pensée des idées avancées par les divers collectifs qui réfléchissent à ces questions depuis bien plus d'une dizaine d'années.* »

Obs N°313 d'une habitante de Palaiseau, qui constate : « Habitante depuis 30 ans dans le centre-ville de Palaiseau et travaillant depuis 30 ans à Vélizy-Villacoublay, je suis favorable au développement des transports publics et multimodaux écologiques mais opposée à la construction de la Ligne 18 pour les raisons suivantes: [...] L'absence d'études alternatives permettant notamment de valoriser la Ligne de bus en site propre et qui relie déjà la gare de Massy-Palaiseau au plateau de Saclay: aucune étude sérieuse de liaisons cyclables/multimodales entre Palaiseau et le plateau de Saclay - aucune solution proposée pour relier "intelligemment" la zone de Vélizy dans laquelle sont implantées des entreprises à forte valeur technologique, aux villes situées plus au sud, dont le plateau de Saclay, donc la N118 est et restera une voie de circulation privilégiée alors qu'elle est déjà saturée. Que deviendra la Ligne de bus en site propre sur la commune de Palaiseau après la mise en service de la Ligne 18 ? une route supplémentaire ? »

Obs N°R1-SA-8 de M. Bernard GUILLAUMET, qui écrit : « Un métro sur le plateau ? La réalisation de l'élargissement du RD36 avec 2x2 voies pour les voitures, piste cyclable, trottoirs piétonniers, 2 voies de circulation pour bus "propres".../...Un métro, aérien ? peu d'arrêts sur le plateau mais beaucoup de nuisances pour les riverains ! Projet monstrueux. A quoi va-t-il servir puisqu'il est reconnu d'avance comme très coûteux non rentable, et inefficace. Qu'est-ce que cela signifie ? de qui se moque-t-on ? Pourquoi ne pas conjuguer site-propre et métro en réalisant un tramway ? Plusieurs grandes communes l'ont testé avec succès et résultats très positifs. Le projet de métro enterré a été repoussé parce qu'il reviendrait trop cher. Le tramway coûterait beaucoup moins cher et permettrait de rendre service à tous les riverains ! »

De nombreuses contributions se portent sur l'amélioration des infrastructures de transport en commun existants, notamment celle du RERB qui doit être rénové.

Obs N°374 de M. Olivier PAREJA, qui estime : « Nous sommes tous évidemment partisans des infrastructures de transport en commun ! Et le projet de Grand Paris Express sur ses 200 km prévus comporte des nouvelles Lignes de métro, en particulier en petite couronne, tout à fait indispensables. Mais la Ligne 18 est le maillon faible de l'ensemble du projet, son coût est trop élevé et son bilan socio-économique mauvais par rapport aux autres Lignes.../...une infrastructure disproportionnée.../...un trajet pas adapté aux besoins.../...des alternatives sont possibles. L'abandon de la Ligne serait surtout une opportunité de repenser un projet correspondant aux réels besoins des habitants et usagers. La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau lourd existant (RER), sur lequel s'appuieront des systèmes plus légers, peu coûteux et correspondant aux besoins réels. »

Obs N°368 de Mme Françoise PARISOT, qui écrit : « Je soutiens les demandes des conseils municipaux de Saint-Aubin et de Saclay : retrait du projet de réalisation de la Ligne 18 dans sa section de Palaiseau à Versailles, étude de l'utilisation des voies existantes par le renforcement de leur usage via du TCSP en bus, tramway ou véhicules alternatifs, remise en état du réseau existant : RER C entre Massy Palaiseau et Versailles et RER B sur toute la Ligne. »

Une demande spécifique alerte sur les besoins d'amélioration du RERB, notamment à l'interconnexion projetée à la gare de Massy-Palaiseau, dont des extraits sont présentés ci-dessous.

Obs N°348 du Comité des Usagers du RERB en Vallée de Chevreuse (COURB), qui alerte : « *Les investissements ainsi que la mobilisation des moyens humains et techniques pour mener à bien les travaux de modernisation du RER B, 2ème Ligne la plus chargée d'Europe, doivent être la priorité absolue. Cette Ligne vétuste bien que stratégique et épine dorsale de l'Île-de-France, doit absolument être modernisée de toute urgence.../...La Ligne 18 ne doit donc pas être réalisée au détriment du RER B, son calendrier de réalisation doit être mis en cohérence avec les chantiers nécessaires pour la modernisation du RER B et la sécurisation de ses voyageurs.../... Quelles sont les mesures prévues pour sécuriser la gare de Massy avec l'interconnexion L18 / RER B, notamment au niveau du dimensionnement des quais du RER B déjà insuffisants lors des fortes affluences (quais étroits avec larges escaliers) ? Dans le document "J.5b – Consultation inter-administrative-Synthèse des avis reçus-DUP modificative", en p.14, la RATP s'inquiète également des possibles perturbations sur les circulations du RER B et sur le dimensionnement des quais pour accueillir le flux de voyageurs de la Ligne 18. » et qui demande la restitution de l'emprise Cemex pour la création de nouvelles voies de garage RERB comme initialement prévu : « *Le tunnelier ne creuse plus à partir de l'OA12 mais à partir de la zone d'entrée de L'école Polytechnique. Il traversera l'OA12 en fond de puits. Aucun stockage de voussoir n'est à prévoir dans la zone. Les bureaux et vestiaires sont limités aux besoins de la réalisation de l'OA12. La zone dite CEMEX2 n'a donc plus à être monopolisée. Des voies de garage pour les rames du RER B peuvent être réalisées sur cette emprise comme cela était prévu dans le schéma directeur de 2013, avec un double avantage : la proximité des ateliers de maintenance pour les rames actuelles et vétustes, et les nouvelles rames en cours de rodage, le garage sur la gare même de prise de service. »**

H1.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Le dossier comprend la totalité du tracé : les objets de l'enquête sont insérés au sein du dossier de la DUP initiale et sont notés en police de couleur orange.

H1.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Question H1, relative au nombre d'observations « hors enquête »

Un grand nombre d'observations déposées par le public pendant l'ouverture de l'enquête ne concernent pas l'objet de l'enquête. La majeure partie de ces observations traite de solutions alternatives et rappelle les nombreuses études produites depuis la naissance du réseau de transport, Grand Paris Express, soit le premier débat public ouvert en 2011.

Comment expliquez-vous qu'un volume aussi important d'observations du public « hors objet de l'enquête » porte sur les solutions alternatives ?

Réponse de la SGP

Le nombre d'observations concernant les différents moyens de transport envisageables pour la desserte du plateau de Saclay confirme l'enjeu que représente cette desserte, à laquelle la ligne 18 concourra dès sa mise en service prévue pour 2026.

A cet égard, il convient de rappeler que la « ligne verte » prévue au schéma d'ensemble du Réseau de transport public du Grand Paris, qui comprend le tronçon Aéroport d'Orly –

Versailles Chantiers, n'a pas pour unique vocation la desserte du Plateau, sur laquelle se concentrent les observations.

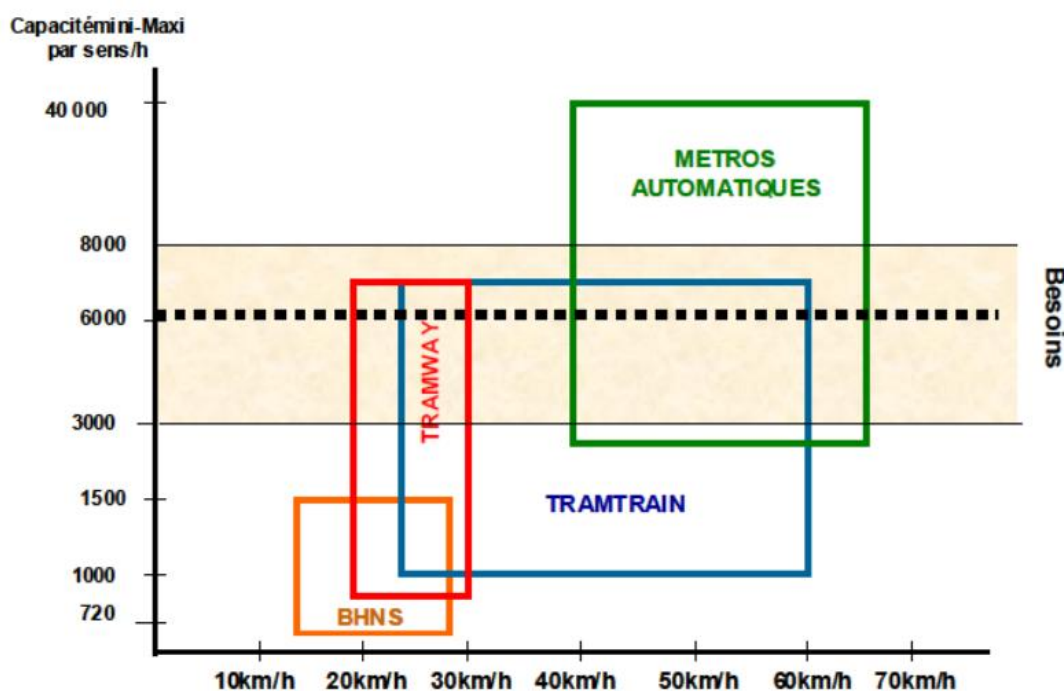
La SGP ne partage pas l'opposition exprimée entre la création de la ligne 18 et la modernisation des lignes existantes du RER B et du RER C ou la création de nouvelles infrastructures. Le choix du législateur lorsqu'il a créé un mécanisme *ad hoc* pour la réalisation du Grand Paris Express par la loi du 3 juin 2010, avec un établissement dédié – la SGP – et un financement spécifique, visait d'ailleurs, entre autres, à assurer que les différents projets pourraient être conçus et menés sans qu'il y ait à arbitrer entre les uns ou les autres.

Les solutions « alternatives » proposées dans les observations du public semblent en réalité correspondre à des solutions *complémentaires*, répondant à des besoins différents à l'échelle des plateaux de Saclay et de Satory :

- la création de liaisons entre la vallée de l'Yvette où circule le RER B et le plateau de Saclay, qui ne dispose actuellement d'aucun moyen de transport en commun structurant ;
- le cabotage entre le Christ de Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines – Montigny-le-Bretonneux pour rejoindre le Transilien (lignes N et U) ou le RER C, *via* Saclay, Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux.

Différents moyens sont évoqués, dont en particulier :

- un téléphérique vallée-plateau : un tel moyen de transport a fait l'objet d'études préliminaires sous l'égide d'Ile-de-France Mobilités, notamment en 2018, qui ont conclu à son inefficacité socio-économique et mis en lumière les importantes difficultés techniques qu'il faudrait surmonter (passage à basse altitude au-dessus d'habitations...), comme cela a été présenté aux élus locaux lors des revues des différentes options d'attente de la ligne 18 organisées par le Préfet de région ;
- un tramway ou un bus en site propre (TCSP) Christ-Montigny : il existe déjà des bus à haut niveau de service sur cet itinéraire (lignes 91-06 et 91-10), dont le parcours a été récemment amélioré avec la levée fin 2019 du point de congestion au Christ de Saclay. Pour autant, ces moyens de transport n'ont ni la capacité, ni la vitesse d'un métro automatique, comme l'illustre le schéma suivant, extrait de la pièce H (page 83) :



Il ne semble pas inutile de rappeler de nouveau que la ligne 18 n'a pas pour unique vocation de desservir le seul plateau de Saclay ou d'assurer une liaison Saclay – Sain-Quentin-en-Yvelines : elle constitue une portion de la « ligne verte » du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, qui reliera à terme l'aéroport d'Orly à Nanterre – La Défense, et va, dans son tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers auquel se rapporte la présente procédure, créer une nouvelle liaison structurante est-ouest dont l'intérêt pour la collectivité est avéré comme le démontre la pièce H.

On rappellera également que le trafic attendu à l'heure de pointe du matin lors de la mise en service de la ligne 18 est de l'ordre de 15 000 voyageurs (pour les deux sens) en hypothèse basse : on voit sur ce graphique que pour faire face aux besoins prévisibles, seul le tram-train offrirait une zone de recouvrement significative avec les performances offertes par le métro automatique, mais un tel tram-train demanderait également la réalisation d'infrastructures propres et serait rapidement dépassé par les besoins ultérieurs de capacité.

La modernisation du RER C ou sa transformation en tram-train pourrait certes potentiellement répondre aux besoins de liaison directe entre Massy-Palaiseau et Versailles Chantiers, mais là encore ne répondrait pas aux autres besoins de desserte des secteurs d'Antony, de Massy et du plateau (Igny, où se trouve la gare la plus proche, restant éloignée des centres d'activité qui se situent plus au sud sur le plateau).

Dans un autre secteur, la SGP n'est pas compétente pour s'exprimer sur le devenir d'Orlyval après la mise en service de la ligne 18 et sur l'idée de transformer cette ligne actuellement directe entre le RER B à Antony et l'aéroport d'Orly en une ligne de cabotage, éventuellement étendue.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a bien noté le rappel que la SGP exprime de la façon suivante : *« Le choix du législateur lorsqu'il a créé un mécanisme ad hoc pour la réalisation du Grand Paris Express par la loi du 3 juin 2010, avec un établissement dédié – la SGP – et un financement spécifique, visait d'ailleurs, entre autres, à assurer que les différents projets pourraient être conçus et menés sans qu'il y ait à arbitrer entre les uns ou les autres. »*

Concernant les solutions, dites alternatives, attendues par le public, la SGP estime que : *« Les solutions « alternatives » proposées dans les observations du public semblent en réalité correspondre à des solutions complémentaires, répondant à des besoins différents à l'échelle des plateaux de Saclay et de Satory »*.

Toutefois, la commission rappelle que l'un des 5 objectifs du CDT « Paris-Saclay Territoire sud » concerne les transports, et qu'il prévoit, certes la mise en service entre 2023 et 2030 de la ligne 18 du Grand Paris Express, mais qu'il prévoit également un effort particulier de développement de l'offre de transport pour pallier l'insuffisance actuelle de la desserte : des projets de modernisation du RER B, la mise en service d'un tronçon supplémentaire sur la ligne de bus en site propre qui relie actuellement le RER Massy à l'Ecole Polytechnique, des projets de liaisons par téléphérique et escaliers mécaniques pour relier le plateau et la vallée desservie par le RER. Aussi, quoique hors périmètre de l'enquête, la commission estime légitime les attentes du public et apprécie les compléments de réponses que la SGP apporte dans sa réponse.

Question H2, relative à la restitution de l'emprise Cemex

Parmi les alternatives émises par le public, l'une d'entre elles se préoccupe de l'interconnexion avec le RER B, à la gare de Massy-Palaiseau, et signale que le changement de cinématique des tunneliers, qui aurait pu être soumis à l'enquête modificative, peut induire une libération de la zone Cemex, utile au futur stockage des nouvelles rames prévues pour la rénovation du RERB.

Ce point n'étant pas traité dans le dossier d'enquête, comment souhaitez-vous y répondre ?

Réponse de la SGP

Le site « Cemex », d'une superficie totale de 36 000 m² environ, est la propriété de la SNCF. Il se situe à proximité immédiate du faisceau ferré de Massy-Palaiseau auquel il est connecté par un embranchement terminal ferré. Il est actuellement concédé par la SNCF à l'entreprise Cemex qui y produit des matériaux de construction (p. ex. : béton, ciment...).

L'ouvrage annexe OA 12 sera construit dans son coin sud-est : la superficie au sol de l'ouvrage de la ligne 18 et de ses accessoires représentera environ 3 000 m², dont 300 m² sur le site Cemex lui-même.

Dans le cadre du schéma directeur du RER B, il est prévu qu'à terme (après 2025) une réserve foncière soit constituée au bénéfice de la RATP, pour des voies de service du RER.

En cohérence, l'ouvrage de la SGP a été positionné depuis l'origine à un emplacement compatible avec cette réservation. La date à laquelle la SGP aura libéré l'emprise travaux est également cohérente avec les besoins exprimés par la RATP.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission a bien noté le rappel que la SGP exprime de la façon suivante : « Le choix du législateur lorsqu'il a créé un mécanisme ad hoc pour la réalisation du Grand Paris Express par la loi du 3 juin 2010, avec un établissement dédié – la SGP – et un financement spécifique, visait d'ailleurs, entre autres, à assurer que les différents projets pourraient être conçus et menés sans qu'il y ait à arbitrer entre les uns ou les autres. ».

Concernant les solutions, dites alternatives, attendues par le public, la SGP estime que : « Les solutions « alternatives » proposées dans les observations du public semblent en réalité correspondre à des solutions complémentaires, répondant à des besoins différents à l'échelle des plateaux de Saclay et de Satory ». Toutefois, la commission rappelle que l'un des 5 objectifs du CDT « Paris-Saclay Territoire sud » concerne les transports, et qu'il prévoit, certes la mise en service entre 2023 et 2030 de la ligne 18 du Grand Paris Express, mais qu'il prévoit également un effort particulier de développement de l'offre de transport pour pallier l'insuffisante actuelle de la desserte : des projets de modernisation du RER B, la mise en service d'un tronçon supplémentaire sur la ligne de bus en site propre qui relie actuellement le RER Massy à l'École

Polytechnique, des projets de liaisons par téléphérique et escaliers mécaniques pour relier le plateau et la vallée desservie par le RER.

Aussi, quoique hors périmètre de l'enquête, la commission estime légitime les attentes du public et apprécie les compléments de réponses que la SGP apporte dans sa réponse.

H2. Sous-thème 2 : Impact sur le foncier

H2.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DE OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Plus d'une dizaine d'observations traduit l'incompréhension du public concerné par les impacts de la déclaration d'utilité publique initiale sur leur foncier et la suite de la procédure nécessaire à la réalisation du projet (expropriation et/ou servitude), alors que la présente enquête publique, portant notamment sur les modifications d'ouvrages de service, est en cours.

Obs N°222 de déposant non identifié, qui explique : « *La modification proposée concernant les ouvrages de service N°4 et 5 nous apprend que "ce déplacement des ouvrages, combiné à d'autres mesures d'optimisation, permet de réduire le linéaire du tunnel et la profondeur des constructions." Cela conduit entre autres à ce que le tunnel de la Ligne 18 passe entre les ouvrages OA6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous à une profondeur par rapport au haut du tunnel de l'ordre de 14m bien inférieur aux 2,5 fois le diamètre, soit 25m, du haut du tunnel. Cette situation va inévitablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50 mètres de large sur toute la longueur du tracé du tunnel. Les conséquences sur les bâtis seront importantes (fissures, effondrement.../...Quelles solutions propose la Société de Grand Paris pour éviter tous ces désordres programmés ? Pour notre part nous comprenons que seul un enfouissement plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis, alliée à un revêtement de voies anti-vibrations renforcé pourront éviter les désordres. La profondeur des puits OA45 (plateau d'Orly) et OA8 (gare Antony-pôle) permettent un tracé plus profond sous Wissous. »*

Obs N°276 de déposant non identifié, qui écrit : « *Habitante à Palaiseau et concernée par les acquisitions foncières liées au projet (le tunnel passera à 20m sous ma maison), je tiens à partager certaines réflexions liées à la construction de la Ligne 18, qu'elles fassent l'objet ou pas de cette nouvelle enquête.../... Acquisition des tréfonds : Les propriétaires impliqués dans le creusement du tunnel de la Ligne 18 ont récemment été approchés par la société Systra pour acquérir les tréfonds au nom de la SGP. L'alternative proposée à la vente est la servitude décidée par la Préfecture. Malgré un entretien avec une responsable de Systra, de nombreuses questions demeurent : L'acquisition se base pour l'instant sur l'ancienne déclaration d'utilité publique : est-ce légal d'inciter les propriétaires à vendre en leur disant qu'ils n'ont pas le choix, avant même le résultat de la nouvelle enquête publique ? Le délai est beaucoup trop court pour prendre une décision de vente ou de servitude, puisque Systra impose aux propriétaires concernés de rendre leur décision en septembre. Or l'absence de documents garantissant l'absence de dangers aux structures pendant les travaux et ensuite l'exploitation (vibrations, bruits, glissements de terrain car terrain sableux, etc.) ne permet pas une décision éclairée. Il faudrait pouvoir disposer d'une étude sur les conséquences vibratoires et acoustiques dans les bâtis, pour les travaux et pour l'exploitation future (1 train toutes les trois minutes) ainsi que d'un plan plus*

détaillé du tracé exact de la Ligne à Palaiseau uniquement, avec l'emplacement précis des évacuations prévues (fumées et personnes). Nous sommes plusieurs à avoir demandé un exemplaire de document de vente et de document de servitude, sans avoir rien reçu. Nous ne savons même pas de quel type de servitude il est question. Et aucune explication n'a été donnée sur l'expropriation des tréfonds mentionnée dans le dépliant de Systra sur l'acquisition foncière. Il serait souhaitable d'obtenir ces documents avant la fin septembre pour pouvoir prendre une décision éclairée. Il est hors de question de donner un chèque en blanc sur nos propriétés à la SGP. La méthode de calcul de l'indemnité proposée pour l'achat des tréfonds mérite également des précisions. La somme semble dérisoire par rapport à la dévalorisation probable des biens immobiliers au-dessus de la Ligne. Ors, une argumentation juridique solide sur ce calcul, il paraît indispensable de revoir les montants proposés par le Grand Paris. Enfin, un engagement écrit de la SGP pour la prise en charge des travaux de réparations en cas de dommages aux biens, sous un délai maximum d'un an, rassurerait les propriétaires inquiets. En conclusion, ces acquisitions foncières sont menées tambour battant, sans garanties ni discussions, avec un fondement juridique discutable et une indemnisation ridicule. Une dernière question enfin : le Grand Paris peut-il être considéré comme un exploitant au sens du code des Mines (concession octroyée par l'État par décret, pour 50 ans renouvelable par tranches de 25 ans, art 29) ? Dans ce cas, il pourrait utiliser les terrains de surface même sans autorisation du propriétaire pour édifier des installations nécessaires à son travail, car l'utilité publique prime en cas de concession (servitude d'office avec indemnité). »

Obs N°223 de M ; et Mme PIERREPONT, qui contestent : « Propriétaires et habitants depuis 40 ans une vaste maison, au 18 Route d'Antony 91320 Wissous déplorent la construction inutile d'un tunnel sous-jacent de 10 mètres de diamètre à 12 ou 14 mètres de profondeur ce en fin de Ligne 18, redoutent sérieusement l'écroulement complet de cette maison dû à ces travaux, le terrain étant déjà particulièrement instable fait d'argile etc. Je demande donc éventuellement un rachat total de cette maison à déterminer ou une indemnité substantielle à venir. »

Obs N°232 de M. Joël FLEURANCEAU, qui demande : « La Ligne 18 passera sous notre maison 14 route d'Antony à Wissous. La profondeur de 16m nous semble très proche et nous redoutons d'être impacté par les vibrations au passage des trains. Nous nous inquiétons aussi de cette faible profondeur qui risque par affaissement de générer des fissures et des effondrements. Ce projet va impacter le prix de vente de notre bien, la perte de valeur à la revente sera inéluctable. Les études de nuisances très théoriques ne garantissent pas un résultat à 100%. La SGP assumera-t-elle ses engagements ? Question 1 : Pourquoi passer aussi peu profondément ? Question 2 : Les affaissements, et autres dégradations sur les bâtiments, seront-ils pris en charge par la SGP et pendant combien de temps ? »

Obs N°250 de déposant non identifié, qui conteste : « Habitant à Antony depuis 1 an, j'ai reçu un courrier m'informant que je devais céder mes tréfonds à la SGP. Quid des vibrations et fissures sur une maison que je viens de faire construire ?? Un autre tracé est possible pour la gare Antonympole, en passant par l'avenue François Sommer. Ceci éviterait de devoir fragiliser une vingtaine de maisons. Pourquoi ne pas développer la Ligne Orlyval avec les gares déjà existantes à Antony ? Pourquoi vouloir dépenser autant pour une Ligne qui n'intéresse pas grand monde ? Le tracé initial de la Ligne 18 sous les maisons de Voisins le Bretonneux ayant été rejeté par les habitants pour

les mêmes raisons qu'à Antony, la SGP est tenue de respecter l'égalité de traitement entre ces deux communes. »

Obs N°420 de déposant non identifié, qui demande : « Nous habitons à Wissous dans une zone à risque argileux. Comment pouvons-nous réparer notre maison ? Si le tunnel nous empêche de mettre en place des Micropieux. Le problème se pose aussi car les tréfonds ne nous appartiendront plus. »

Obs N°364 de Mme. & M. Anne et Stéphane CAILLAT, qui demandent : « Les propriétaires concernés par le passage du tunnel de la Ligne 18 sous leurs habitations, dont nous sommes, n'ont pas accès à une information claire de la part de SGP sur les restrictions du droit de propriété qu'entraîne la servitude d'une part et sur les conséquences des travaux et de l'exploitation d'autre part. En effet, le tunnel passe entre les ouvrages OA 6 et OA7 sous les habitations de la ville de Wissous, à une profondeur de 15m environ (haut du tunnel), bien inférieure aux 2.5x diamètre du tunnel soit 25m, préconisés pour éviter les dommages en surface dus à l'affaissement des sols. La situation du tunnel va immanquablement créer un phénomène de tassement dans une bande de 50m de large sur toute la longueur du tunnel. Des conséquences importantes sur le bâti (fissures, effondrements) sont à craindre. Par ailleurs, cette faible profondeur est insuffisante pour absorber les vibrations en phase d'exploitation. A cela s'ajoutent les risques de phénomène de gonflement-retrait liés notamment à la présence de gypse et d'argile, particulièrement à Wissous. Quelles solutions la SGP propose-t-elle pour prévenir ces risques et les dommages sur le bâti ? Seul un passage du tunnel plus profond ou une consolidation préalable de l'ensemble des bâtis concernés, allée à un revêtement de voies anti-vibrations renforcé pourront éviter les dommages et nuisances En cas de dommages aux bâtiments, comment la SGP prévoit-elle le dédommagement des riverains concernés ? »

Obs N°344 de M. et Mme SERICOLA, qui contestent : « Nous venons d'apprendre in extremis l'existence de cette enquête publique. Il est inadmissible de ne pas en avoir été informés d'autant plus que cette Ligne va passer sous notre bâtiment situé à Wissous. Nous n'avons pas non plus d'information quant au tracé définitif de cette Ligne. Nous savons qu'une équipe s'est introduite sur le site de la résidence sans autorisation de la copropriété afin de vouloir effectuer un sondage par forage. Ces méthodes sont inadmissibles et prouvent le peu de considération apportée aux propriétaires des habitations concernées. Que serait votre attitude si une telle Ligne passait sous votre domicile, sachant que la profondeur du tunnel initialement prévue diminue en fonction de l'augmentation des coûts de ce projet. »

Obs N°318 du collectif de la rue des Marchais à Antony, qui conteste : « Comment accepter, sans rien dire, de subir les nuisances sonores et vibratoires (bruits solidiens) engendrés par le passage du tunnelier, qui va creuser le tunnel de la Ligne 18 dans les tréfonds de nos jardins, pour les plus chanceux, et sous leurs propres maisons pour les autres. Sans oublier le passage du métro automatique qui par la suite va rouler roues en acier sur rails en métal, nonstop, 24h/24h. Parce que fin Janvier 2020 un courrier écopli a été envoyé par un prestataire de service de GSP annonçant le rachat des tréfonds pour la ridicule et honteuse somme de 3 000€ tout compris.../...Comment oublier le fait qu'à aucun moment nous n'avons été informés de ce nouveau tracé qui nous impacte directement, puisque passant dans ou sous nos propriétés. Ni par GSP, ni par la Mairie ? Que les affiches annonçant les enquêtes publiques (que ce soit celle

de 2016 ou celle-ci), ont été affichés ailleurs que dans notre rue (la principale intéressée) .../... Alors qu'il y a le tracé alternatif qui passe par la très large avenue François Sommer vers Massy, en zone non construite. »

Obs N°91 d'un déposant non identifié, qui explique « Je suis concernée par les travaux de la Ligne 18 dans la zone de Wissous. Or à ce jour, je n'ai reçu aucune information concrète ni de vos services ni de la mairie. Je m'inquiète pour la maison et l'impact que vont avoir les travaux sur mon habitation. Après avoir fait quelques recherches, j'aimerais avoir connaissance du trajet de la Ligne et des précautions qui seront prises pour nos habitations en amont. »

Obs N°R-PA-13 de Mme GRIMAULT, qui demande : « Acquisition des tréfonds : Nous avons été approchés par la société Systra pour acquérir les tréfonds au nom de la SGP. Soit la vente, soit la servitude tel est le choix qui nous est donné avec une indemnité dérisoire de nombreuses questions demeurent : quel est l'intérêt de l'une ou l'autre des propositions ? Le délai est beaucoup trop court pour prendre une décision (septembre). Nous avons demandé un exemplaire de document de vente et de document de servitude, sans avoir rien reçu. De quel type de servitude est-il question ? Quel est l'organisme légal qui a fixé l'indemnisation ? Pourquoi faire passer le tunnel sous les bâtiments ? Un déplacement de quelques mètres permet de passer sous la rue Louise Bruneau évitant ainsi tous les risques précités sans parler de l'impact sur la valeur de nos biens immobilier : nous demandons que le tracé soit revu avant les travaux. »

H2.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Le dossier comprend la totalité du tracé : les objets de l'enquête sont insérés au sein du dossier de la DUP initiale et sont notés en police de couleur orange.

H2.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

Question N°3, concernant l'avancement de la procédure d'acquisition

Le public concerné par l'acquisition des tréfonds semble désorienté devant la réception des courriers de la Systra et le court délai de réponse proposé (4 mois), d'autant que le tracé de la Ligne semble avoir été modifié, tout en restant dans le faisceau de la DUP initiale, donc hors sujet de la présente enquête.

Comment souhaitez-vous répondre au public ?

A. Réponse de la SGP

1. A Wissous, le tracé en plan du tunnel n'a pas été modifié par rapport à celui qui figurait dans le dossier de la DUP initiale présenté au public dans le cadre des enquêtes publiques pour l'utilité publique en 2016 et pour l'autorisation environnementale en 2018.

Si le plan (tracé en plan et profil en long) qui figure dans la pièce D du dossier (page 38) ne permet effectivement pas de lire les cotes (voir également à ce sujet la réponse à la question A03), il fait bien apparaître que seule la profondeur a changé, et ce uniquement entre l'OA2 et l'OA6, c'est-à-dire dans un secteur non bâti.

Dans le secteur bâti, entre l'OA6 et l'OA7, ni le tracé ni le profil (profondeur) n'ont été modifiés depuis 2016. La profondeur du tunnel, mesurée depuis l'extrados, est d'au moins 17,25 m.

2. Pour la maîtrise foncière (voir la réponse à la question E3), la loi a prévu deux dispositifs complémentaires : l'acquisition (par expropriation si nécessaire) pour la surface et le sous-sol ; la servitude pour le sous-sol à une profondeur supérieure à 15 m (articles L2113-1 et ss. du code des transports).

La SGP mandate diverses sociétés spécialisées – Systra Foncier sur la ligne 18 – pour mener avec les propriétaires les négociations nécessaires. En vue d'éventuelles expropriations, des enquêtes parcellaires sont également organisées : pour les tréfonds sous Wissous, cette enquête pourrait avoir lieu à la fin de l'année 2020.

C'est dans ce contexte que la SGP a informé les propriétaires déjà identifiés qu'ils étaient susceptibles d'être contactés par Systra Foncier, puis que ces contacts ont eu lieu.

Il semble que ce soit également dans ce cadre que Systra Foncier aurait évoqué une profondeur de 14 m, qui correspond en réalité à la profondeur minimale de 17 m mentionnée ci-dessus réduite d'une marge d'incertitude de 3 m, sans objet compte tenu de l'avancement des études qui permettent désormais de fixer l'altimétrie du tunnel avec une précision d'environ 30 cm.

Les observations du public font apparaître que des explications complémentaires sont nécessaires pour faire connaître la procédure, les différentes options possibles et les calendriers associés – le délai de 4 mois, par exemple, est celui prévu à l'article L2113-2 du code des transports, qui prescrit que « Les propriétaires [...] sont informés des motifs rendant nécessaire l'établissement de la servitude en tréfonds. Ils sont mis en mesure de présenter leurs observations dans un délai maximal de quatre mois. »

La SGP envisage donc de tenir à la rentrée, en lien avec la mairie de Wissous et sous réserve que les conditions sanitaires le permettent, une réunion publique qui permettra de mieux informer les propriétaires et de répondre à leurs questions.

B. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

En complément, en réponse à des observations du public qui semblent avoir une source unique, il convient de préciser que la SGP n'a pas connaissance d'une quelconque « règle des 2,5 diamètres soit 25 mètres » : dans des configurations géotechniques comme celles de Wissous, où le tunnel sera creusé dans les marnes, l'usage est de laisser au minimum un diamètre de couverture – sauf passage sous des infrastructures très spécifiques, ce qui n'est pas le cas ici.

Le diamètre du tunnel est décrit dans la pièce D, page 88 : 8,80 m sur la figure 45 ou 9,10 m dans le texte. L'avancement des études permet désormais de confirmer la valeur de 8,80 m de la figure 45 (7,80 m de diamètre utile, 0,20 m de tolérance ; 40 cm d'épaisseur des voussoirs).

La couverture à Wissous est donc d'au minimum 2 diamètres, donc bien supérieure au 1 diamètre correspondant à l'état de l'art.

S'agissant des argiles vertes, le profil en long géotechnique (pièce G3, page 25) fait bien apparaître qu'elles se situent au-dessus du tunnel, sur un secteur d'environ 400 m de long à l'est de l'OA7.

Appréciation de la commission d'enquête

La commission estime que dans l'éclairage apporté par la SGP, les explications sont claires, précises et adaptées.

Par ailleurs, la SGP a expliqué oralement lors de la présentation de son Mémoire en réponse, le 7 août dernier, qu'elle n'avait pas été informée de la situation et de l'avancée des démarches d'acquisition entreprises par le prestataire

« Systra », et qu'elle n'avait pas connaissance de règles précises pour l'enfouissement du tunnel.

Concernant, l'acquisition des tréfonds :

La commission comprend bien la complexité des actions engagées pour la réalisation de la ligne 18, mais déplore le télescopage des différentes procédures, sans information préalable du public.

En effet, plusieurs personnes se sont présentées en permanence, afin de comprendre les motifs de l'enquête publique DUP modificative, objet du présent rapport, alors qu'elles étaient déjà sollicitées pour négocier à l'amiable par « Systra », et ce dans un délai très court (4mois), sans savoir vers qui se tourner.

Cependant, la commission prend acte favorablement de l'engagement suivant : « *La SGP envisage donc de tenir à la rentrée, en lien avec la mairie de Wissous et sous réserve que les conditions sanitaires le permettent, une réunion publique qui permettra de mieux informer les propriétaires et de répondre à leurs questions.* »

Concernant l'enfouissement du tunnel :

La commission a bien noté l'éclairage apporté par la SGP, aux éléments d'information communiqués dans le dossier d'enquête, pièce D en page 88 : « *L'avancement des études permet désormais de confirmer la valeur de 8,80m de la figure 45 (7, 80m de diamètre utile, 0,20m de tolérance ; 40 cm d'épaisseur des voussoirs).* ». Toutefois, dans le cas où la SGP aurait été en possession de ces éléments, la commission pense qu'il aurait été utile de les communiquer dans le dossier soumis au public.

H3. Sous-thème 3 : Option sur le tracé

H3.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

Obs N°383 de déposant non identifié, qui estime : « *La partie aérienne du tracé est très contestable par les nuisances que cela va occasionner, les terrains que cela préempter, les paysages que cela va abîmer et le coût que cela va représenter. Un tracé souterrain permet qu'il soit plus direct (et donc plus court) et évite les dommages irrémediables ci-dessus .../...Pourquoi ne pas aller jusqu'à proposer des voies de bus dédiés ou un tramway longeant les routes ?* »

Obs N°376 de déposant non identifié, qui interroge : « *Je suis toujours contre ce projet de Ligne 18, qui plus est en aérien uniquement entre Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines. Pourquoi ne pas l'enterrer tout du long si vous tenez vraiment à la construire ?* »

Obs N°373 de M. VENET, qui souhaite : « *Nous nous opposons donc fermement à la construction en aérien d'un tracé qui défigurera les terres agricoles et polluera visuellement et de manière sonore notre cadre de vie. Nous souhaitons si ce projet doit se faire, voir le métro enterré ou remplacé par une solution plus douce comme un tramway.* »

Obs N°261 de déposant non identifié, qui pense : « *Un métro aérien est sans conteste la solution la plus nuisible pour les habitants proches tant au niveau de la modification du paysage qu'au niveau des nuisances sonores. Et la nécessité de cette Ligne se*

pose toujours. Des choix plus écologiques auraient été possibles (tramway, bus électriques avec développement des voies dédiées...). »

Obs N°326 de déposant non identifié, qui estime : « *Autant la Ligne 18 représente un intérêt majeur pour le transport public francilien, que son passage aérien est inacceptable. Les nuisances sonores et visuelles sont en contradictions totales avec la proximité du parc naturel régional. Enterrez le métro !* »

Obs N°366 de M. Yohann LAVIALLE, qui explique : « *Il est présenté un projet de gare suivi par un métro aérien. Je trouve cette idée extrêmement dommageable pour ce secteur qui reste un atout régional par sa diversité : terres de développement économiques et agricoles. Bien sûr, que de nouveaux moyens de transports sont à mettre en place, cependant il me semble plus judicieux qu'il le soit en respectant la typographie actuelle. Pourquoi ne pas imaginer ce métro enterré ou semi-enterré ? Je comprends que cela puisse engendrer un coût supplémentaire mais il s'agit d'une décision structurelle et non d'un simple impact à moyen terme.* »

H3.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Le dossier comprend la totalité du tracé : les objets de l'enquête sont insérés au sein du dossier de la DUP initiale et sont notés en police de couleur orange.

H3.3. QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC ET PAR LA COMMISSION

Question H4, concernant les options sur le tracé

Un certain nombre de personnes émettent des avis sur les différentes options du tracé (enterré, aérien et au sol).

Pouvez-vous présenter les justifications du choix des différentes options du tracé ?

Réponse de la SGP

La section aérienne de la ligne 18, dont le schéma d'ensemble du Réseau de transport public du Grand Paris prescrit qu'elle forme environ 40 % du linéaire, représente actuellement 39% de ce linéaire. Elle se compose de deux zones de transition aux extrémités (rampe puis tranchées) et d'un linéaire en viaduc sur environ 11,8 km (voir le tableau de synthèse en page 9 de la pièce D).

Les raisons du choix d'une solution en viaduc sont développées dans la pièce G2, pages 156 et ss., avec trois séquences distinctes : dans le quartier de l'École polytechnique, jusqu'au CEA (le long de la RN118) puis entre le CEA et le Golf national. Pour cette dernière partie, sur laquelle se concentrent les observations du public, cinq scénarios ont été étudiés (pièce G2, page 162). A la demande de la commission d'enquête de la DUP initiale, le mémoire en réponse du 15 juin 2016 détaille également les coûts comparés de quatre scénarios.

En résumé, la solution en viaduc a été privilégiée pour des questions de coût (surcoût de l'ordre de 40 % pour une solution "enterrée" par rapport à la solution en viaduc) et de délai de réalisation — sans même parler de l'incompatibilité avec le schéma d'ensemble.

Comme exposé dans la réponse à la question F16, la sensibilité d'une partie du public à cette question du viaduc, de son insertion paysagère et du bruit généré par le passage des

trains a incité la SGP à réinterroger ce choix et à lancer une étude sur un « passage au sol » le long de la RD36, entre le poste-source de Saint-Aubin et le Golf national.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP explique que le dossier d'enquête contient les éléments nécessaires pour répondre à la question.

Cependant, la commission souligne qu'il faut consulter 3 documents, dont l'un ne fait pas partie des pièces du dossier d'enquête, pour comprendre les justifications du choix des différentes options du tracé : Pièce D (tableau de synthèse en page 9), Pièce G2 (les 3 séquences des pages 156 et ss), Mémoire en réponse du 15 juin 2016 (coût des 4 scénarios).

La commission d'enquête constate donc une fois de plus que la SGP apporte une réponse détaillée à la question posée, mais déplore que ces éléments n'aient pas été mieux formalisés dans le dossier d'enquête, ce qui aurait permis au public de disposer d'une meilleure information, et en conséquence de lui permettre également une participation effective au processus de décision.

A ce sujet, la commission rappelle l'alinéa 1 de l'article L123-13 du Code de l'environnement : « *Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision.* »

H4. Sous-thème 4 : Tronçon ouest

H4.1. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RELATIVES A CE SOUS-THEME

De nombreuses personnes portent leur réflexion sur le tronçon ouest, allant de Saclay à Versailles-Chantiers.

Obs N°258 de l'association CEPAL (Citoyens Engagés pour Palaiseau), qui note : « *S'agissant du tronçon Saclay-Versailles, encore plus aujourd'hui qu'hier, son utilité n'a jamais été démontrée. Cette section ne permettrait de raccourcir que de quelques minutes seulement les trajets entre Orly et Saclay puis Versailles. Le Commissariat général à l'investissement, sous l'autorité du Premier ministre, avait déjà rendu en 2015 un avis défavorable à ce sujet.* »

Obs N°260 de l'Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière (ASEM), qui rappelle : « *En tout état de cause, comme nous le proposons en 2018 dans notre Avis sur la demande d'Autorisation Environnementale, la présente Enquête Publique sur la Ligne 18 devrait se dérouler en 2 temps puisqu'il y a 2 tronçons dont le calendrier de réalisation est bien distinct. L'ASEM propose que l'Enquête Publique pour le second tronçon soit ajournée et remise à plus tard.* »

Obs N°379 de l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France, qui considère : « *Si un besoin de transport plus capacitaire est avéré pour le plateau de Saclay compte-tenu de l'emménagement de plusieurs écoles et entreprises, le choix d'un métro entre Orly et Saclay, sans même une reprise partielle d'Orlyval, est un choix technique coûteux et inadapté. S'agissant de la portion Saclay / Versailles, nous réaffirmons l'inutilité de cette portion de Ligne au regard des flux et soulignons*

l'urgence à financer d'autres investissements réellement utiles pour les transports du quotidien dans un contexte financier où des arbitrages sont inévitables. »

Obs N°320 de déposant non identifié, qui explique : « *La section de la Ligne 18 reliant Massy à Versailles ne semble répondre à aucun besoin et d'un coût absolument excessif pour assurer la seule desserte du plateau de SACLAY. Il faut rappeler qu'une la Ligne C du RER-C assure déjà la liaison entre Massy et VERSAILLES et que cette Ligne est sous-utilisée.../... La Ligne 18 inutile détruit des terres agricoles de grande qualité.../...Sa mise en souterrain serait cohérente avec l'objectif de zéro urbanisation à laquelle cet espace ne devrait pas déroger. Les investissements ferrés existants devraient contribuer à faciliter l'usage des transports collectifs en substitution à la voiture et non contribuer à la création de nouveaux besoins qui conduisent in fine à augmenter les distances domicile travail. Cette réalisation semble ainsi contraire aux objectifs de transition environnementale. »*

Obs N°308 de déposant non identifié, qui déclare : « *Je suis contre la construction d'un métro entre Orsay et Versailles. Les 2 enquêtes précédentes ont montré les inconvénients de cette solution, fort coûteuse au regard du nombre potentiel de passagers, incompatible avec l'agriculture locale, néfaste pour le bruit au passage de Villiers le Bâcle et pour le paysage de cette zone rurale ainsi que pour l'environnement en bétonnant sur un plateau sensible aux inondations. De plus, il existe d'autres solutions (tramway, zone en site propre pour les bus et pistes cyclables) qui pourraient être étudiées plus sérieusement après la crise du Covid et les nouveaux modes de déplacements souhaités sur le plateau de Saclay. L'impact du passage d'un métro à proximité du CEA n'a pas écarté clairement le risque nucléaire et demande un approfondissement. Pour toutes ces raisons, je demande l'annulation de la Ligne 18 entre Orsay et Versailles. »*

Obs N° de Claire et Henrique PINTO, qui expose : « *Considérant que le tronçon inutile Saclay-Versailles-Nanterre ne garantit pas la pérennité des terres agricoles. S'agissant du tronçon Saclay-Versailles-Nanterre, encore plus aujourd'hui qu'hier, son utilité n'a jamais été démontrée. Cette section ne permettrait de raccourcir que de quelques minutes seulement les trajets entre Orly et Saclay puis Versailles. Le commissariat général à l'investissement, sous l'autorité du Premier ministre, avait déjà rendu en 2015 un avis défavorable à ce sujet. L'enjeu devrait être de répondre aux vrais besoins en transports en commun dans le cadre de la transition écologique tout en garantissant réellement la pérennité des terres agricoles. »*

H4.2. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DU DOSSIER RELATIFS À CE SOUS-THEME

Le dossier comprend la totalité du tracé : les objets de l'enquête sont insérés au sein du dossier de la DUP initiale et sont notés en police de couleur orange.

H4.3. QUESTIONS POSÉES PAR LE PUBLIC ET PAR LA COMMISSION

Question H5, concernant le tronçon ouest

Bien que ce tronçon ouest soit déclaré d'utilité publique, le public semble ne pas savoir exactement les options retenues par la SGP sur ce tronçon.

Pouvez-vous présenter ces options ?

Réponse de la SGP

Le projet présenté au public à trois reprises depuis 2016 (enquêtes publiques pour la DUP initiale en 2016, pour l'autorisation environnementale en 2018, pour la DUP modificative en 2020) comprend une section aérienne, en viaduc, entre Palaiseau et Magny-les-Hameaux, puis une section souterraine jusqu'à Versailles Chantiers.

La section aérienne se décompose elle-même en deux parties successives, correspondant à la fois aux phases de réalisation de la ligne (phase 1 : d'Aéroport d'Orly à CEA Saint-Aubin en 2026-2027 ; phase 2 jusqu'à Versailles Chantiers en 2030) et aux territoires traversés :

- à l'est, une partie en secteur désormais très urbanisé (ZAC QEP et Moulon déjà très avancées ; ZAC de Corbeville entrant en réalisation), avec de nombreux laboratoires de recherche, puis longeant la RN118 jusqu'à la gare CEA Saint-Aubin ;
- à l'ouest (à partir du poste-source électrique de Saint-Aubin), une partie en secteur principalement agricole, longeant la RD36 sur la majorité du tracé.

Dans le secteur est, les laboratoires sensibles aux vibrations et les continuités urbaines conduisent *de facto* à maintenir la solution en viaduc, seule envisageable.

En revanche, pour le secteur ouest, une solution « au sol », si elle présente des inconvénients notamment par la coupure franche des circulations nord-sud qu'elle induit, pourrait mieux répondre aux enjeux d'insertion visuelle, pour un coût moindre.

C'est dans ce contexte que la SGP a engagé en 2019 l'étude d'un éventuel « passage au sol » entre le poste-source de Saint-Aubin (à l'ouest de la gare CEA Saint-Aubin, qui ne serait donc pas modifiée) et le Golf national. Le déroulement de cette étude, qui est actuellement toujours en cours, est présenté dans la réponse à la question B1.

La SGP souhaite pouvoir prendre une décision sur cette orientation d'ici la fin du mois de septembre 2020. Si cette modification du projet (emplacement de la gare, cinématique du tunnelier, portion en tranchée couverte) est retenue, elle donnera lieu à une nouvelle demande de modification de la DUP.

Appréciation de la commission d'enquête

La SGP souligne que « Le projet présenté au public à trois reprises depuis 2016 (enquêtes publiques pour la DUP initiale en 2016, pour l'autorisation environnementale en 2018, pour la DUP modificative en 2020) comprend une section aérienne, en viaduc, entre Palaiseau et Magny-les-Hameaux, puis une section souterraine jusqu'à Versailles Chantiers. »

Cependant, la commission rappelle qu'aucun membre de la commission n'a été désigné pour les enquêtes précédentes, et que le dossier d'enquête pour la DUP modificative en 2020, objet du présent rapport, ne comprend aucun rappel de cette présentation. Elle en a eu connaissance à travers ses échanges avec le public lors des permanences et à la lecture des observations déposées sur les registres.

Toutefois, la commission constate favorablement que la SGP apporte un nouvel éclairage à la réalisation du projet. En effet, l'information suivante est importante et la commission aurait souhaité pouvoir la communiquer au public pendant l'ouverture de l'enquête : « La SGP a engagé en 2019 l'étude d'un éventuel « passage au sol » entre le poste-source de Saint-Aubin (à l'ouest de la gare CEA Saint-Aubin, qui ne serait donc pas modifiée) et le Golf national.../...La SGP

souhaite pouvoir prendre une décision sur cette orientation d'ici la fin du mois de septembre 2020. Si cette modification du projet (emplacement de la gare, cinématique du tunnelier, portion en tranchée couverte) est retenue, elle donnera lieu à une nouvelle demande de modification de la DUP. »

Dans la mesure où l'un des objets de l'enquête porte sur toute la ligne 18 (Coût et Evaluation de la rentabilité socio-économique), la commission s'interroge sur les raisons qui ont conduit la SGP à ne pas mentionner « *cette orientation* » dans le dossier.

5 SYNTHESE DES APPRECIATIONS

5. Synthèse des appréciations

5.1. Concernant l'organisation et le déroulement de l'enquête

Ouverte en période d'épidémie de covid-19, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative du projet de la Ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express (GPE), est inscrite parmi les huit enquêtes publiques **présentant un intérêt national et un caractère urgent, portant dérogation du principe de suspension des délais pendant cette période d'urgence sanitaire.**

En conséquence, une procédure spécifique a été mise en œuvre pour l'organisation de la présente enquête, ouverte dans des circonstances exceptionnelles, en période de l'état d'urgence sanitaire instauré pour deux mois par la loi du 23/03/20, et prolongé jusqu'au 11/07/20 par décision gouvernementale du 10/06/20.

Les appréciations de l'organisation et du déroulement de l'enquête seront synthétisées selon en deux étapes du travail conduites par la commission :

- En phase préparatoire (du 17/04/20 au 15/06/20)
- En phase d'ouverture de l'enquête au public (du 15/06/20 au 17/07/20)

Phase préparatoire en concertation avec l'autorité organisatrice et la SGP

La commission ayant été désignée le 17 avril 2020, la préparation de l'organisation de l'enquête s'est adaptée au fur et à mesure des textes réglementaires qui s'imposaient (loi d'urgence n°2020-290 du 23/03/20, l'ordonnance n°2020-306 du 25/03/20, l'ordonnance n°2020-453 du 21/04/20 et décret n°2020-453 du 21/04/20).

Ainsi, trois arrêtés préfectoraux ont été pris successivement (13/05/20 et 19/05/20), afin de prescrire l'ouverture de l'enquête **dans les conditions les plus favorables à l'information et la participation du public, tout en respectant les contraintes induites par les textes réglementaires rappelés ci-dessus.**

Durant les deux mois depuis la phase préparatoire jusqu'à l'ouverture de l'enquête prescrite du 15/06/20 au 17/07/20, et au-delà des réunions internes à la commission, une dizaine de réunions ont été organisées entre la commission et la SGP, la plupart avec la participation de représentant de l'autorité organisatrice.

Lors des premières réunions, la commission a sollicité à plusieurs reprises la SGP afin qu'il soit prévu dans l'arrêté d'ouverture, la tenue de permanences en visio-conférence, et l'organisation d'une réunion publique d'information et d'échanges avec le public par voie dématérialisée en format webinaire, mais cette dernière s'y est opposée en indiquant que « *le maître d'ouvrage ne dispose pas des outils spécifiques.../...des réunions publiques dématérialisées semblent techniquement difficile à mettre en place compte tenu du nombre important de connexions simultanées à gérer.* »

La commission a reçu le même refus du maître d'ouvrage, quand, pour pallier le manque de réunion publique, elle a sollicité celui-ci d'insérer une vidéo de présentation du projet de la DUP modificative dans le dossier numérisé mis à disposition du public sur le registre dématérialisé. A ce sujet, le maître d'ouvrage a expliqué que « *La SGP estime qu'un tel support n'est pas pertinent en termes de communication. Pour attirer l'attention du public, une vidéo doit être courte et concise. Présenter le projet de DUP modificative demanderait plusieurs minutes de présentation, inadaptées à ce support* ».

La commission déplore vivement le manque de réunion d'information et d'échanges avec le public et/ou de vidéo de présentation du projet de la DUP modificative du projet de la ligne L18.

Lors des réunions suivantes, les échanges se sont focalisés sur la composition et la structure du dossier d'enquête qui comprend une cinquantaine de pièces et près de 4.000 pages, au sein desquelles l'information spécifique à la DUP modificative est délivrée selon différents codes couleur.

Ainsi, 5 couleurs de police différentes sont utilisées pour signifier au lecteur, l'élément d'information de l'autorisation citée en référence, impliqué dans le projet des modifications et/ou de mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet initial :

- En NOIR, les éléments du dossier initial en référence à la déclaration d'utilité publique (DUP) déclarée en Conseil d'Etat le 28 mars 2017,
- En BLEU, les éléments du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE), obtenue par arrêté inter-préfectoral (Essonne, Hauts-de-Seine, Yvelines) le 20 décembre 2018,
- En VERT, les modifications intervenues depuis l'arrêté du 20 décembre 2018,
- En ORANGE, les éléments du dossier de la présente enquête, préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, à l'exception de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU),
- En ROUGE, les modifications des MECDU.

La logique qui sous-tend cette organisation consiste à s'appuyer sur des autorisations préalablement obtenues pour la réalisation du projet de la Ligne 18 pour glisser vers les trois objets/modifications soumis à la présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de celle délivrée le 28 mars 2017.

Certes la pièce A2, intitulée « *Modifications apportées au projet de la ligne 18 déclaré d'utilité publique par le décret n°2017-425 du 28 mars 2020* » explique que « *les pièces sont précédées d'un encart commun explicitant les objets du dossier d'enquête préalable à la DUP modificative et les modalités de constitution de chacune d'entre elles. Le dossier d'enquête a été réalisé conformément aux articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R.123-8 du code de l'environnement.* », mais la commission estime qu'il aurait été utile de l'expliciter en réunion publique.

Face à la composition originale et à la grande complexité de structuration du dossier, la commission a demandé à la SGP d'élaborer des pièces complémentaires de communication à l'attention du public, mais la SGP n'a pas pu les produire en temps voulu pour les insérer dans le dossier soumis au public.

De même, la commission d'enquête a relevé des manques de lisibilité de certains documents, que la SGP n'a pas pu remplacer avant l'ouverture de l'enquête.

Toutefois, à la demande de la commission, la SGP a produit des documents complémentaires à destination interne des commissaires enquêteurs. *(Cf. PJ. N°8)*

La commission déplore vivement le manque d'éléments complémentaires d'explication sur la composition du dossier d'enquête et la structuration complexe du dossier d'enquête.

Cependant, il convient aussi de présenter la communication du maître d'ouvrage qui a été mise en oeuvre : l'affichage de 100 affiches complémentaires apposées sous les affiches réglementaires du tronçon est de la ligne L18, le boîtage de dépliants distribués dans les quartiers les plus impactés par les modifications, un guide de lecture et un dossier d'information proposé en lecture dans lieux de permanence et sur le registre dématérialisé.

Phase d'ouverture de l'enquête au public

Compte tenu de l'état d'urgence sanitaire lié à la crise de covid-19, les modalités d'information et de participation du public par voie dématérialisée ont été favorisées, notamment avec la mise en place d'un registre dématérialisé et de permanences téléphonique, en complément des dispositifs de droit commun (mise à disposition de dossier d'enquête et registre format papier sur les lieux d'enquête, et permanences présentes).

Loin de l'usage habituel d'accueil du public, l'enquête n'a pas été accueillie dans les mairies concernées, notamment pour la mise en compatibilité de leur PLU (Wissous, Palaiseau et Orsay), mais elle a été très bien accueillie à la sous-préfecture de Palaiseau et à la mairie de Saclay, où toutes les précautions sanitaires avaient été bien mises en place. La préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête, était également l'un des trois lieux d'enquête, mais aucun public ne s'y est déplacé ni pour consulter le dossier, ni pour déposer des observations sur le registre.

D'autre part, très peu d'informations ont été communiquées au public par les mairies, ni sur leur site internet (à l'exception de Saclay), ni dans leur magazine municipal (à l'exception de Palaiseau), ni sur leurs bandeaux lumineux, ou par tout autre dispositif

La commission comprend les contraintes des services municipaux, en période de crise sanitaire, et en période électorale, mais déplore que les mairies n'aient pas accueilli le public lors de l'enquête, ou mieux relayé l'information auprès de leurs administrés.

Ouverte pendant 33 jours consécutifs, cette enquête s'est déroulée avec une participation du public variable selon les modalités proposées et relativement importante lors des 10 permanences tenues par les différents membres de la commission d'enquête. En ce sens on peut considérer que le « présentiel » du commissaire enquêteur était attendu, voire recherché.

La commission a également proposé 20 permanences téléphoniques qui ont permis d'échanger avec une quinzaine de personnes.

A l'issue de cette enquête, 492 contributions (dont 466 validées) ont été recueillies selon les 3 voies de participation prévues dans l'arrêté cité en référence : 438 observations ont été recueillies sous format électronique dans le registre dématérialisé via le site internet dédié et l'adresse de courriel, 40 observations ont été déposées sur les registres papier mis en place au siège de l'enquête à la préfecture de Paris, préfecture de région d'Île-de-France, à la mairie de Saclay et à la sous-préfecture de Palaiseau et 14 courriers postaux ont été adressés à la présidente de la commission au siège de l'enquête

Afin de synthétiser les principales problématiques apparues au cours de cette enquête, il a paru opportun à la commission d'enquête d'opérer un dépouillement selon huit thèmes d'analyse dont la synthèse des appréciations sur ces thèmes est présentée ci-après.

En conclusion, compte tenu des contraintes dans lesquelles s'est déroulée l'enquête publique, après s'être interrogée sur la qualité de l'information donnée au public, et sur le déficit d'information qui aurait pu l'empêcher de participer effectivement à l'enquête, la commission pense que cela n'a pas été de nature à porter atteinte à son appréciation du projet.

5.2. Concernant l'analyse thématique des observations

5.2.1. La participation et l'accessibilité du dossier (thème A)

Les deux sujets évoqués sont :

- La participation
- L'accessibilité du dossier

Concernant la participation

En préambule, il convient de souligner les conditions exceptionnelles dans lesquelles a été conduite l'enquête publique : **en période de crise sanitaire**, après une période de confinement réduisant la communication à des échanges dématérialisés accessibles à ceux reliés à internet, et **en période d'élections municipales**.

Cependant, près de 500 observations ont été déposées, dont une quarantaine lors des permanences. Si la très grande majorité des contributions ont été déposées par voie dématérialisée, toutefois, les **dix permanences assurées en présentiel** par les commissaires enquêteurs ont été également plébiscitées par le public qui s'est déplacé pour manifester son incompréhension, sa stupeur, et parfois la colère des résidents et usagers du territoire face à un projet dont ils se sentent exclus, en termes de concertation préalable, étape indispensable pour être actif dans le processus de participation.

La SGP rappelle sa diligence à **respecter le droit à la participation du public** dont les dispositifs sont exposés dans le dossier : « *Plusieurs observations soulignent le besoin de respecter le droit de participation du public figurant dans la charte de l'environnement et les directives communautaires, c'est pourquoi les échanges avec les territoires concernés n'ont jamais cessé : leurs différentes formes sont rappelées dans le dossier (pièce A1, pages 15 à 18).* ».

Cependant, force est de constater que la plupart des personnes reçues ont manifesté contre le manque d'information concrète sur l'avancement du projet de la Ligne 18, ce qui les a privées des possibilités de participer activement l'enquête publique préalable à la décision de déclaration d'utilité publique qui pourra être prise en Conseil d'Etat. Plus d'une vingtaine de demandes d'organisation d'une réunion

publique d'information et d'échanges, ont été enregistrées lors de l'enquête, à titre individuel ou collectif.

A ce sujet, la commission note que **la SGP annonce, dans son Mémoire en réponse, la mise en oeuvre d'un nouveau cycle de comités de pilotage et l'organisation de quatre réunions publiques en septembre et octobre 2020.**

La commission a constaté **que la très grande majorité des élus n'ont pas assuré le relais habituel des enquêtes publiques.** En effet, à l'exception de la mairie de Saclay, les mairies concernées par le projet de modification de la DUP initiale, n'ont pas souhaité accueillir l'enquête publique, mettre à disposition du public le dossier d'enquête pendant les 33 jours d'ouverture de l'enquête, et de proposer des salles pour les permanences. De même, à l'exception de Palaiseau qui a publié l'annonce de l'enquête dans son magazine municipal, et de Saclay qui a inséré l'annonce sur son site internet, aucune information n'a été communiquée par les mairies concernées.

Afin d'établir des échanges plus constructifs, la commission pense souhaitable de communiquer de façon plus pérenne et régulière, et s'interroge sur les possibilités d'élargir les modalités d'échanges entre la SGP et le public à de nouveaux dispositifs qui permettraient de rétablir un lien de confiance entre tous les acteurs du territoire.

Concernant l'accessibilité au dossier

De nombreuses contributions estiment que **le dossier d'enquête ne présente pas les qualités attendues tant en termes d'informations « sincères et justifiées », ou de complétude des éléments nécessaires à la compréhension de pièces, ou encore à leur lisibilité formelle.**

La commission constate que la SGP n'apporte qu'un faible éclairage sur le manque de complétude et/ou de lisibilité des documents, que parfois les documents existent, mais ne figurent pas dans les pièces du dossier soumis au public, que l'information sur le caractère urgent de l'enquête, notamment lié aux contraintes de dates autorisées pour le défrichage indispensable à la poursuite des travaux de construction du métro, n'a pas été communiqué. La SGP communique certes dans son mémoire en réponse un certain nombre d'éclairages en mettant à disposition ces pièces et éléments d'information, mais la commission aurait bien aimé en disposer lors des échanges avec le public, qui lui-même, très souvent en a fait la demande.

Aussi, la commission s'interroge sur le déroulement de l'enquête qui aurait été certainement différent avec un dossier mieux préparé, mieux documenté, et plus accessible en termes de lisibilité, y compris graphique.

En conséquence, la commission déplore que certains éléments en possession de la SGP n'aient pas été soumis au public pendant l'ouverture de l'enquête publique et s'interroge sur les moyens de faire parvenir les informations à ceux qui les ont demandées lors de l'enquête.

5.2.2. Les évolutions du tracé de la Ligne 18 (thème B)

Les éléments évoqués dans ce thème portaient plus spécifiquement sur les évolutions du tracé liées à la mise au sol dans la zone de transition et au déplacement des ouvrages OA4-OA5 et OA7

La mise au sol éventuelle de la ligne 18, à l'ouest de la gare « CEA Saint-Aubin » jusqu'à « Saint-Quentin » ne semble pas avoir eu d'incidences sur la présente enquête en cours, et notamment sur la position aérienne de la gare « CEA-Saint-Quentin ».

Les évolutions du tracé ont donné lieu à plusieurs interprétations erronées du public qui s'est fortement mobilisé. En effet, les précisions apportées dans le dossier étaient lacunaires et les illustrations d'une définition insuffisante pour vérifier les données fournies sur les plans et profils en long :

- Il n'est pas fait mention des évolutions du tracé en plan au niveau des OA4 et OA5, ni du profil en long entre les OA6 et OA7 ;
- Les évolutions du tracé et de la hauteur du viaduc après la zone de transition ne sont pas mentionnées, seule sa mise au sol ;
- Par ailleurs, l'élargissement de l'emplacement réservé sous le viaduc au niveau des communes d'Orsay et de Palaiseau aurait aussi dû être évoqué ;
- Les profils en long fournis dans le dossier de cette enquête sont très techniques et difficiles à comprendre pour un public non initié, contrairement à ceux fournis lors de la DUP initiale. Et la définition insuffisante de ces coupes ne permettait pas de vérifier les informations.

Les réponses fournies par le maître d'ouvrage permettent de lever les craintes exprimées, ce dernier indiquant que l'évolution en plan des ouvrages OA4 et OA5 n'a pas d'incidence sur le profil en long du tracé au niveau des zones habitées, l'évolution de l'enfouissement du tunnel ne concernant que des zones inhabitées entre l'OA2 et l'OA6.

Les réponses apportées par la SGP aux interrogations du public recensées dans ce thème sur le tracé de la ligne illustrent finalement les effets d'un dossier touffu, dont les évolutions successives liées aux différentes procédures s'étant succédées depuis 4 ans, sont difficilement identifiées ou incomplètes ; et dont les illustrations, d'une définition insuffisante, n'ont pas permis au public de disposer de données factuelles.

Selon la commission d'enquête, elles mériteraient d'être reprises et complétées, dans la perspective de disposer d'un dossier à jour pour des procédures ultérieures.

Les points relevés concernent la pièce D :

- **Page 37 : il n'est pas fait mention des évolutions du tracé en plan au niveau des OA 4 et 5, ni du profil en long entre les OA 6 et 7.**
- **Page 41 : l'évolution du tracé et de la hauteur du viaduc après la zone de transition n'est pas mentionnée, seule sa mise au sol.
Par ailleurs, l'élargissement de l'emplacement réservé sous le viaduc aurait aussi dû être évoqué ici ;**
- **Page 43 : l'évolution des emprises chantier pour le franchissement de la N118 n'était pas lisible en raison d'une définition insuffisante des planches présentées pour lire les informations présentées, ni en plan, ni en profil en long et de l'impression à l'envers de la figure 12.**

La commission regrette par ailleurs l'absence de retour de la SGP concernant l'évolution de la doctrine en matière d'enfouissement des tunnels, faisant référence à un article paru dans la presse spécialisée, malgré ses demandes répétées. Cette information aurait été utile, tant pour le public s'étant fortement mobilisé sur Antony ou Wissous, que pour la commission d'enquête dans l'appréciation des impacts d'un tunnelier en phase chantier.

5.2.3. La gare CEA Saint-Aubin (thème C)

Les éléments analysés concernent les aspects suivants :

- L'intermodalité et la localisation de la gare
- L'urbanisation à proximité de la gare
- L'architecture de la gare
- La sûreté et la sécurité
- Le nom de la gare

La création de la Gare CEA Saint-Aubin est un des objets majeurs de cette DUP modificative. En effet, cette gare n'a pas été intégrée à la DUP initiale pour cause d'implantation dans le périmètre de danger lié aux activités du CEA. L'arrêt des réacteurs nucléaires présents sur le site a permis à l'Autorité de Sûreté Nucléaire de réduire ce périmètre à une bande de 250 m autour du site. Cela permet maintenant d'implanter la gare entre le CEA et la ville de Saclay.

La position de la Gare CEA Saint-Aubin, à proximité immédiate de la zone d'activité du CEA avec ces 6000 personnes, dont 1200 utilisent déjà un dispositif de ramassage par bus, est tout à fait justifiée. Elle assure la cohérence de la ligne 18 entre Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers.

La commission d'enquête considère que la construction de cette gare à proximité immédiate du bourg de Saclay et du CEA est nécessaire, aussi bien en première phase Aéroport d'Orly – Saclay, que pour l'ensemble de la ligne 18.

L'implantation d'une gare est un enjeu important d'aménagement ; Aussi, il convient de prendre en compte dès sa déclaration d'utilité publique aussi bien l'environnement existant que les ambitions qu'elle génère.

La gare routière du Christ de Saclay, l'important pôle d'activités du CEA avec ses ramassages d'employés existants ainsi que le rabattement futur de véhicules personnels des communes se doivent d'être intégrés dans un pôle multimodal.

Le pilotage de cette étude de pôle a été confiée à la communauté d'agglomération Paris-Saclay en tant qu'autorité organisatrice de proximité. A ce jour, le choix du scénario de développement du pôle n'est pas encore validé. La commission ne peut que regretter que cette étude ne soit pas plus avancée depuis la DUP initiale.

La commission d'enquête juge indispensable que le projet de gare prenne en compte les orientations de l'étude d'intermodalité tant elle en est partie intégrante.

La construction des gares d'une ligne de métro associées sont des éléments structurants en termes d'aménagement qui génèrent des effets d'urbanisation, pris en compte dans l'évaluation socio-économique au titre de l'intensification urbaine.

Dans l'environnement immédiat de la gare CEA St-Aubin, la proximité de la ZPNAF, le périmètre de sécurité du CEA, les axes routiers importants de la RN 118 et de la RD36, se doivent de conduire à une urbanisation raisonnée. Cette réflexion passe par la révision du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saclay et la mise en œuvre des enjeux de la ZAD (zone à aménagement différé) retenus par l'EPA Paris-Saclay :

- Développer un pôle multimodal d'ici l'arrivée de la gare de la ligne 18 en 2026, piloté par la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, en lien avec Île-de-France Mobilités ;
- Réussir l'insertion paysagère de ce pôle d'échange multi modal et de ses environs ;
- Structurer le tissu urbain autour du Christ de Saclay ;
- Consolider et valoriser les liens structurants entre le bourg de Saclay et le futur quartier de la gare, ainsi qu'entre HEC et le futur quartier gare. Les cheminements doux entre le bourg et la gare, en particulier, constitue un point de vigilance ;
- Soutenir le développement économique en partenariat avec les acteurs économiques existants ;
- Intégrer l'extension du CEA et le lien vers le pôle gare.

Ces enjeux sont cohérents avec l'implantation de la gare. Aussi, la commission d'enquête considère que l'accès fonctionnel à la gare doit demeurer une priorité et a contrario que la gare ne doit pas créer de contraintes supplémentaires.

Le pôle multimodal dont la gare de CEA Saint-Aubin fait partie intégrante et l'aménagement urbain généré par cette dernière se doivent d'être cohérents.

La commission d'enquête encourage la SGP à s'impliquer dans cette cohérence afin que l'objectif général de la ligne 18 soit atteint.

Au-delà de sa qualité architecturale, la gare CEA St-Aubin se doit de respecter les règles les plus récentes en matière d'économie d'énergie ainsi que celles liées à la protection des riverains pour les nuisances sonores.

La commission d'enquête souhaite que des mesures acoustiques soient effectuées après mise en service et que la SGP s'engage à prendre les mesures correctives nécessaires, le cas échéant.

Les études conduites par l'Autorité de Sûreté Nucléaire ont conduit à réduire le périmètre de sécurité à 250 m autour du CEA. Les expertises ont mis en évidence que la gare ne nécessitait pas de prescriptions particulières contre le risque nucléaire.

Le Préfet de l'Essonne se devra de faire évoluer le Plan de Protection Particulier (Orsec) pour prendre en compte la gare CEA St-Aubin et la voie de métro passant en aérien à proximité.

Toutefois, la commission d'enquête estime utile qu'une étude complémentaire par un organisme indépendant soit réalisée en vue de prendre toutes les mesures de protection des usagers du métro, notamment durant les périodes de démantèlement.

De plus, la proximité de la gare et de la voie aérienne avec le site sensible du CEA, pourrait gérer des sentiments d'insécurité pour les voyageurs.

La commission d'enquête regrette que l'appréciation du risque ne fasse pas l'objet d'une approche approfondie.

Le nom administratif de la gare « CEA Saint-Aubin » se doit d'évoluer pour prendre en compte la réalité géographique de l'implantation de la gare en dehors de la commune de Saint-Aubin. Île-de-France Mobilités assurera le nom définitif de cette gare en concertation avec les élus du territoire concerné.

En conclusion, les observations et les questions posées par le public et la commission, mettent en évidence une inquiétude pour le risque nucléaire résiduel et pour les nuisances sonores générées par le métro ainsi qu'une préoccupation pour les conséquences de la construction de la ligne de métro 18 et de la gare CEA Saint-Aubin sur l'intermodalité et l'aménagement urbain qui relèvent pour l'essentiel des suites à donner après la déclaration d'utilité publique et pour lesquelles la SGP se doit d'être impliquée.

5.2.4. Les coûts et la rentabilité socio-économique (thème D)

Au vu du dossier et des réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage à ses questions, la commission évalue ainsi les prévisions de la SGP concernant les coûts et la rentabilité socio-économique de la ligne 18.

Les coûts et leur financement

Les coûts sont très fortement réévalués en DUP modificative. Ils étaient de 3,128 milliards d'euros en DUP initiale et sont désormais de 4,457 milliards. Le dossier (pièce F p.6) explicite bien les augmentations prévues.

Une partie provient de prestations qui n'étaient pas incluses en DUP initiale, à savoir la gare de CEA Saint-Aubin et les véhicules de maintenance des infrastructures. Une deuxième partie a pour origine une réévaluation très importante des différentes provisions pour risques qui passent de 248 à 933 millions d'euros, soit une augmentation de 685 millions. Enfin, il est tenu compte dans la nouvelle estimation des retours d'expérience sur les marchés conclus pour le GPE.

Dans son mémoire en réponse (ed.2), la SGP a fourni à la commission la contre-expertise du 27 février 2020, effectuée par le SGPI sur la mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique de ligne 18. Les contre-experts du SGPI ont présenté une comparaison des coûts prévus par la SGP pour la ligne 18 avec ceux de lignes récemment construites par la RATP, qui montre que les coûts au km de ligne souterraine anticipés pour la ligne 18 sont dans la fourchette de ceux constatés pour les lignes 1 (Château de Vincennes-Val-de-Fontenay) et 11 (Mairie des Lilas-Rosny Bois Perrier).

S'agissant des provisions pour risques, la contre-expertise indique qu'elles semblent avoir été bien calculées, compte tenu de l'état d'avancement du projet. C'est le cas en particulier pour les provisions pour risques identifiés et celles pour les aléas et imprévus qui représentent plus de 90% du total.

Au vu du dossier, des réponses de la maîtrise d'ouvrage et de la contre-expertise, la commission considère donc que l'estimation des coûts de la ligne 18, figurant dans le dossier d'enquête publique, (estimation des travaux et provisions pour risques) n'est pas entachée d'erreur manifeste, le public ayant été correctement informé sur ce point.

Le financement

La pièce F rappelle les différentes sources de financement de la SGP, laquelle bénéficie de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) ainsi que d'une part de plusieurs taxes régionales (taxe spéciale d'équipement, taxe sur les bureaux, taxe additionnelle à la taxe de séjour, taxe sur les surfaces de stationnement). Suite à l'arbitrage du Gouvernement de 2018, la part de ces taxes attribuée à la SGP a été accrue en loi de finances pour 2019, afin de lui permettre de financer les travaux selon le nouveau calendrier retenu.

La commission a interrogé la SGP sur les conséquences de la crise sanitaire sur ses recettes (Question D10). Dans sa réponse très circonstanciée, la SGP indique que seule la part affectée de la taxe de séjour semble très sensible aux conséquences économiques prévisibles de la crise sanitaire. Elle indique que celle-ci aura un impact défavorable mais ponctuel sur les recettes de la SGP, précisant que cette taxe ne représente que 2,5 à 3% des recettes fiscales de la SGP.

La commission en déduit que le financement de la ligne 18 semble bien assuré.

De nombreuses observations se faisaient l'écho d'une crainte, à savoir que le financement des travaux soit assuré par l'urbanisation de la zone d'influence de la ligne 18. La SGP a répondu à ses craintes (réponse aux questions C6 et D11) en précisant que « *la SGP ne prévoit pas d'aménagements ou de constructions dans le périmètre potentiellement aménageable autour de la gare CEA Saint-Aubin.* » Elle indique en outre « *qu'en l'état actuel du projet de la ligne 18, il n'est pas prévu de valorisation sur le périmètre de la phase 1 (Aéroport d'Orly-CEA Saint-Aubin). Des réflexions sont en cours pour la phase 2 (CEA Saint-Aubin-Versailles-Chantiers), sans décision à ce stade* ».

La commission estime, sur la base du dossier et des réponses de la SGP, que le financement de la construction de la ligne 18 est globalement assuré, par ses recettes fiscales et les subventions européennes qu'elle reçoit.

Les prévisions de trafic

La pièce H présente des prévisions de trafic variables selon les modèles de simulation retenus et il était difficile d'avoir une bonne vision du nombre de voyageurs anticipé sur chacun des tronçons de la ligne 18.

Des questions ont donc été posées à la SGP dont il ressort les points suivants :

- La SGP ne fait pas de prévisions de trafic ; elle utilise les modèles développés par la DRIEA, IDFM et la RATP (réponse à la question D13) ;
- Les dernières prévisions de trafic sont présentées dans une carte figurant en réponse à la question D13 ; cette carte montre qu'en 2030, après la mise en service du tronçon Aéroport d'Orly-Versailles-Chantiers mais avant la construction du tronçon Versailles-Chantiers-Nanterre, le trafic sera important entre Orly et Orsay, pour diminuer au-delà de CEA Saint-Aubin et devenir assez faible après Guyancourt ;

- La SGP souligne dans la réponse à la question D15 que le trafic de la ligne 18 peut être accru jusqu'à 25% « *par une politique volontariste d'organisation du rabattement vers les gares de la ligne (parking-relais, restructuration des réseaux de bus, nouvelles solutions de mobilité)* ».

La commission estime sur ce point que les prévisions de trafic sur le tronçon CEA Saint-Aubin-Versailles-Chantiers demeurent assez faibles en regard du coût et des impacts du projet. Certes IDFM pense que les trafics auront tendance ultérieurement à se rééquilibrer sur les deux tronçons. Mais la commission estime qu'il est probable qu'ils demeureront limités tant que le tronçon Versailles-Chantiers-Nanterre n'aura pas été mis en service.

La rentabilité socio-économique du projet

Suite à l'arbitrage gouvernemental de 2018, la mise en service du tronçon Aéroport d'Orly-Gare CEA Saint-Aubin a été reportée de 2024 à 2026/2027. Comme la rentabilité socio-économique diminue lorsqu'on reporte la mise en service d'une ligne (réponse à la question D18), la décision gouvernementale remettait en cause la rentabilité socio-économique estimée en DUP initiale. D'où le fait que celle-ci est l'objet de nouveaux développements dans la pièce H du dossier d'enquête publique, portant sur le calendrier de mise en service et le calcul de la nouvelle rentabilité tenant compte de l'urbanisation et des trafics en cours et à venir.

Le calendrier : En DUP initiale, le tronçon Aéroport d'Orly-Gare de CEA Saint-Aubin devait être mis en service en 2024. Le Gouvernement a décidé un report de cette mise en service à 2027. Toutefois, à la demande de la Région Île-de-France, une mise en service dès 2026 a été prévue pour le tronçon Massy-CEA Saint-Aubin, afin de faire face, le plus vite possible, à la saturation des moyens de transport en commun et de la circulation sur la Plateau de Saclay.

S'agissant du tronçon CEA Saint-Aubin-Versailles-Chantiers, sa mise en service demeure prévue pour 2030, comme en DUP initiale.

De nombreuses observations émanant du public ont souligné l'encombrement des voies d'accès au Plateau de Saclay et d'une manière générale l'inadéquation des transports en commun et la commission estime que le report à 2026/2027 du premier tronçon va créer de réelles difficultés tant l'urbanisation du plateau de Saclay aux alentours d'Orsay s'accélère.

La rentabilité socio-économique du projet : L'actualisation du calcul de la rentabilité socio-économique du projet en DUP modificative a conduit à augmenter de manière importante les avantages qui en sont attendus.

Le total des avantages actualisés, en valeur 2010, créés par la ligne 18 atteindrait 10,4 milliards d'euros, se répartissant de la manière suivante : 1,3 milliard au titre des effets transports et de leur régularité ; 800 millions pour les gains environnementaux ; 500 millions pour les emplois de chantiers ; 3,5 milliards pour les effets d'agglomération et enfin 4,3 milliards pour la valorisation des nouveaux emplois.

Ces chiffres, notamment ceux concernant les effets d'agglomération et la valorisation des emplois créés, comme l'absence de contre-expertise dans le dossier, ont suscité des interrogations du public et de la commission.

Sur la contre-expertise, la SGP a fait part de son erreur (Réponse à la question D21) et a transmis la contre-expertise à la commission qui la publiera en annexe à son rapport.

Sur les effets d'agglomération, le dossier rappelle que la productivité augmente quand la densité de population augmente. La ligne 18 permet la densification du Plateau de Saclay (ZAC du Quartier de l'Ecole polytechnique, ZAC du Quartier du Moulon, ZAC du Quartier de Corbeville et en projet près de la gare de CEA Saint-Aubin) et plus à l'ouest de Saint Quentin en Yvelines, de la ZAC de Guyancourt et du plateau de Satory.

En conséquence de cette densification, des gains en productivité sont attendus qui sont chiffrés par la SGP conformément aux instructions (Réponses aux questions D21 et D22) et assurent une rentabilité très forte au projet.

La SGP, dans ses réponses aux questions D21 et suivantes, donne des précisions sur le mode de calcul de ces avantages tirés des effets d'agglomération. La contre-expertise (p.43 à 45) confirme que les effets d'agglomération ont été pris en compte par la SGP, sans biais méthodologique évident, et notamment que les modalités de calcul retenues ont évité les double-comptes avec la valorisation des emplois créés. Toutefois, la contre-expertise (p.36) indique « *qu'il convient d'accueillir avec prudence le principe d'une ventilation des gains non-conventionnels appliquée d'une part, à des zones disposant initialement d'un espace urbanisé et économiquement développé, et d'autre part à de zones peu développées ou vierges d'un point de vue urbain et économique* ».

S'agissant des emplois créés, la SGP présente ses estimations dans le dossier (pièce H p.93). Elle indique que les créations d'emplois sur la zone d'influence de la ligne 18 pourraient atteindre les 105.700 d'ici 2030, alors que sans le projet elles se limiteraient à 53.450.

Sur la valorisation des emplois, il est expressément indiqué dans le dossier (pièce H p.93) qu'elle a été faite « *suivant la demande formulée dans le rapport de contre-expertise réalisé par le SGPI* ». La contre-expertise (p.37) donne à cet égard acte à la SGP que cette valorisation n'est pas élevée. En effet, elle se fonde non sur les revenus dégagés par l'emploi, mais sur le montant des allocations de chômage dues aux personnes sans emploi.

Au total, la contre-expertise (p.50) conclut en indiquant que : « *on ne peut que prendre acte que les calculs présentés dans le dossier souffrent de très nombreuses insuffisances ou d'imperfections.../...Les éléments fournis.../...ne permettent pas d'apprécier la robustesse des ordres de grandeurs proposés, les contre-experts estiment même qu'il est probable qu'on les surestime.* »

La SGP indique dans le dossier que la pièce H a été modifiée pour tenir compte de certaines observations de la contre-expertise. Mais la commission ne peut exclure que les avantages attendus demeurent légèrement surestimés. Toutefois, l'écart avec les coûts est tel que la rentabilité globale de la ligne ne fait guère de doute. Seule la question de la rentabilité socio-économique du tronçon gare CEA Saint-Aubin-Versailles-Chantiers demeure précaire dans l'attente de l'achèvement de la ligne jusqu'à Nanterre.

5.2.5. Les impacts temporaires (thème E)

Les impacts temporaires étudiés portaient sur les aspects suivants :

- Le calendrier des travaux et celui des expropriations ;
- L'emprise et l'organisation des chantiers ;
- Les impacts sur la circulation ;
- Les impacts sur l'environnement.

Des précisions utiles apportées sur le calendrier des travaux et des expropriations et les mesures et procédures mises en œuvre

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage apparaissent de nature à éclairer la population sur la procédure et sa mise en œuvre, après les craintes exprimées suite à la réception de courriers évoquant le démarrage de la procédure d'expropriation.

Outre des éléments plus précis concernant le déroulement du calendrier du chantier portant sur les éléments concernés par la DUP modificative, il est rappelé que cette DUP modificative n'aura pas d'impact sur des propriétés privées à l'exception de l'occupation temporaire liée à l'accès chantier à l'OA7.

Ainsi les craintes exprimées par de nombreux habitants d'Antony, Palaiseau ou Wissous, ont pu être dissipées à cet égard, les expropriations annoncées étant liées à la DUP initiale, pour laquelle la SGP s'est engagée à communiquer plus largement dès le mois de septembre.

Les précisions apportées par le maître d'ouvrage permettent également d'informer la population sur les études et mesures réalisées pour prévenir tout désordre potentiel liés aux travaux et sur les procédures d'expropriation.

Un chantier globalement bien maîtrisé mais des dispositions particulières de sécurité à respecter pour le chantier de la gare et du viaduc, et une vigilance accrue au sujet de l'information auprès des populations riveraines.

La proximité immédiate du CEA constitue l'une des spécificités du dossier, tant en raison de l'implantation d'une gare à quelques centaines de mètres de 45 installations réglementées au titre du Code de l'environnement (ICPE) et/ou au titre du Code de la santé publique (autorisation de l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN), que du passage du viaduc allant les longer sur environ 1 kilomètre.

Des dispositions particulières vont ainsi devoir être mises en œuvre pour garantir, non seulement la sécurité de ces installations, mais également celle du chantier et des personnes y travaillant, dispositions qui ne sont que sommairement décrites pour des raisons de confidentialité pouvant être entendues.

La SGP indique par ailleurs que « *des mesures spécifiques seront mises en place pour permettre le respect du plan particulier d'intervention (ORSEC-PPI) par les personnels du chantier, en cas d'accident sur le site du CEA : formation et information des personnels, « téléphone rouge », etc.* ».

Plus généralement, l'importance d'une très bonne coordination et la nécessité d'une information continue apparaissent essentielles dans la conduite d'un chantier de cette

ampleur, et cette organisation apparaît globalement bien maîtrisée. L'anticipation pour permettre la réduction des nuisances, l'écoute et un travail en étroite collaboration avec les acteurs du territoire devront faire l'objet d'une grande vigilance.

La commission d'enquête constate toutefois que ces échanges avec les riverains n'ont probablement pas été suffisamment anticipés au niveau de la DUP initiale, comme le révèlent les très nombreuses interrogations et incompréhensions des habitants des communes de Wissous ou Antony, s'étant exprimés lors de cette enquête publique modificative.

Les circonstances liées à la crise sanitaire ont probablement été un facteur aggravant, mais ces constats montrent la nécessité d'une grande anticipation au niveau de la communication, et la tenue de réunions publiques d'information et d'échanges très en amont, et la volonté exprimée par la SGP de reprendre un nouveau cycle de réunions, apparaît tout à fait bienvenue.

Une vigilance à avoir au niveau des impacts sur la circulation dans une vision d'ensemble

L'accessibilité aux parcelles bâties ou non ne constitue pas un enjeu majeur, ni au niveau de la DUP modificative, ni plus globalement à celui de la ligne 18.

Le stockage, le transport et la valorisation des déchets apparaissent bien anticipés, mais la gestion des flux de chantier mériterait une vigilance accrue, et avec l'ensemble des acteurs concernés, pour limiter les impacts cumulés sur le réseau de voiries du territoire, en raison de la présence simultanée de plusieurs grandes opérations d'aménagement (différentes ZAC et projets sur Palaiseau et Orsay, doublement de la RD36...) dans des calendriers de réalisation se recoupant.

Par ailleurs, suite aux arbitrages du Gouvernement sur le calendrier du projet, la cinématique des tunneliers a été modifiée et un puits d'entrée du tunnelier est désormais prévu à Palaiseau sur les terrains situés entre l'A126 et la RD36, nécessitant d'adapter le projet et en particulier les capacités de circulation pendant les travaux, dont le barreau de raccordement A126/RD36.

Ainsi, les impacts circulatoires ne peuvent être raisonnablement évalués qu'au seul niveau des évolutions du projet présentées dans le cadre de cette DUP modificative.

Localement, la restriction des horaires de chantier et le respect des plannings de travaux évoqués devraient permettre de limiter les nuisances pour les riverains, en particulier acoustiques, en réalisant notamment les tâches les plus bruyantes dans les plages horaires les moins sensibles. Et ces aspects sont généralement couplés avec une organisation des zones de chantier permettant d'éloigner les nuisances pour les zones limitrophes.

Mais sur un périmètre plus large, une coordination étroite et régulière avec l'ensemble des acteurs du territoire et les gestionnaires de voiries demeure essentielle pour la commission d'enquête.

Les impacts sur l'environnement en phase travaux

Des impacts avérés en phase chantier sur le fonctionnement hydraulique sur le territoire, nécessitant une bonne anticipation et coordination pour une gestion globale adaptée à l'urbanisation en cours

Les enjeux forts sur tout le tracé vis-à-vis d'un réseau hydrographique complexe et des risques d'inondation importants par débordement ou ruissellement nécessitent des mesures anticipées pour limiter tout impact du chantier sur le bon écoulement des eaux.

Cet impact direct sur les eaux de ruissellement nécessite des mesures anticipées pour limiter les impacts du chantier sur le bon écoulement des eaux, et tout particulièrement en période d'épisodes pluvieux. Il s'agit pour l'essentiel des rigoles de Corbeville et des Granges qui font ainsi l'objet des mesures présentées par la SGP.

Le maintien et la restauration de la transparence hydraulique constituent également des enjeux importants pour les terres cultivées, en phase chantier comme en phase d'exploitation de la ligne.

La commission encourage le maître d'ouvrage à poursuivre ses échanges avec les acteurs du territoire concernés pour appréhender le plus globalement possible des effets cumulés du chantier de la ligne 18 et des opérations d'aménagement et d'infrastructures du secteur sur un territoire vulnérable et en limiter les effets une fois les travaux achevés.

Des impacts apparaissant maîtrisés au niveau de la zone humide de la Mare au Cuvier

Le site d'implantation de la nouvelle gare se fait sur une zone humide qui sera impactée dans la totalité de sa superficie (4 850m²) pendant les travaux. Une mesure de réduction est prévue, visant à restaurer les emprises utilisées pendant les travaux en favorisant le retour de la faune et de la flore initialement présentes et en limitant la prolifération d'espèces invasives : sont ainsi prévus un décompactage des sols, régalaie avec de la terre végétale et modelage de la surface pour créer une dépression récréant les conditions d'une stagnation d'eau. Un suivi par un écologue est par ailleurs intégré pendant un minimum de trois ans après la remise en état.

Les mesures prévues apparaissent en adéquation avec les enjeux identifiés en matière de préservation de la zone humide et en particulier de la continuité herbacée et de mise en place d'un espace refuge pour les espèces protégées les moins sensibles au dérangement.

La commission d'enquête prend note également de la mesure de compensation écologique et de son suivi allant également être réalisées au niveau de la faculté d'Orsay, la remise en état de cette zone humide ne pouvant avoir lieu qu'après les travaux.

Des impacts anticipés et mesurés sur la faune terrestre au niveau de la mise au sol du viaduc à Palaiseau

Cette mise au sol du viaduc sur 565 mètres, bordée de clôtures et longeant la RD36, vient renforcer la coupure préexistante des déplacements de la faune terrestre sur le secteur entre les boisements nord et sud de cette voirie départementale.

Pour permettre le maintien et la sécurisation de ce franchissement pendant les travaux les mesures suivantes sont prévues :

- Dans un premier temps, avant le démarrage des travaux, création de deux mares au nord de la RD36 et implantation de barrières à amphibiens pour éviter toute traversée dans ce secteur sensible ;
- Puis, au plus tard à la fin des travaux, réalisation d'un batroduct en partie ouest du jumelage L18-RD86, afin de garantir un franchissement sécurisé des

batraciens, qui sera complété par la mise en place de barrières à amphibiens au sud de la RD36 ;

- Un suivi de l'utilisation des mares en période de reproduction est prévu en phase chantier puis périodiquement après implantation du batrodoc (après un an, trois ans, cinq ans et dix ans).

Les mesures présentées pour permettre le maintien des déplacements de la faune terrestre et sécuriser le franchissement de la route départementale, apparaissent ainsi complètes et proportionnées aux enjeux de cette mise au sol.

Des impacts bien appréhendés au niveau géologique

La population de Wissous s'était mobilisée redoutant des impacts importants lors du passage du tunnelier sous leurs habitations entre les OA 6 et 7, en raison d'un sous-sol instable.

Les impacts géologiques apparaissent toutefois globalement maîtrisés et les réponses apportées de nature à rassurer la population sur les effets sur leurs biens du passage souterrain de la ligne. En effet, les dispositions prises apparaissent bien palier ce risque :

- En raison du creusement du tunnel par un tunnelier permettant d'assurer la stabilité du forage en maintenant une pression précise pour limiter au maximum les tassements et réduire les désordres en surface ;
- Et du fait de la profondeur des sections en tunnel qui évitent les couches sensibles (argile notamment) et des fondations des ouvrages au droit des zones urbanisées.

Pour la commission d'enquête, la réponse présentée par la SGP apparaît complète et argumentée et de nature à rassurer le public nombreux qui s'est manifesté à ce sujet pendant l'enquête publique.

Elle considère par ailleurs que les précisions apportées sont importantes car l'étude d'impact faisait effectivement état d'aléas forts retrait gonflement d'argiles et remontées de nappes sub-affleurantes sur la commune de Wissous.

Des impacts acoustiques plutôt mesurés

Les impacts acoustiques des évolutions apportées au projet dans le cadre de cette DUP modificative concernent principalement la mise au sol du viaduc sur Palaiseau et celui de la construction de la gare du CEA-Saint-Aubin. Et de manière ponctuelle, les travaux peuvent avoir des impacts acoustiques et vibratiles lors du passage du tunnelier sous les zones habitées, même si cet impact relève de la DUP initiale.

Les mesures à prendre sont formalisées au niveau des chartes de chantiers que les entreprises s'engagent à suivre.

Des impacts sur la pollution atmosphérique qui restent théoriques

Les dispositifs mis en œuvre sur le chantier (stockage des matériaux pulvérulents dans des silos, humidification des voies d'accès et des routes par temps sec et lors des travaux de terrassement pour réduire la production et la diffusion des grosses poussières, ...) sont classiques dans le cadre de chantiers. Et feront l'objet de prescriptions dans le cadre des chartes de chantiers sur lesquelles les entreprises devront s'engager. Ils restent toutefois très génériques et ne présentent pas les modalités pratiques appliquées, notamment au niveau de la gestion des déchets de

chantier, de celle des terres excavées (stockage, évacuation, valorisation) et de l'approvisionnement du chantier.

Les effets cumulés avec les autres chantiers (mise à deux fois deux voies de la RD36, passage du futur TCSP, restructuration du pôle bus, ZAC Polytechnique, de Moulon et de Corbeville) se déroulant concomitamment sur le territoire sont également à intégrer.

Des impacts économiques mesurés et maîtrisés

Les impacts des évolutions du projet sur le tissu économique local apparaissent réduits et la commission note l'engagement de la SGP pour limiter les nuisances du chantier sur le territoire et lui permettre de bénéficier de mesures particulières en faveur de l'emploi.

Ainsi, la SGP a mis en place un dispositif spécifique, tant à destination des professionnels que des particuliers, pour examiner les impacts du chantier :

- Depuis 2016, une commission d'indemnisation amiable (CIA) a été mise en place pour l'ensemble des lignes du Grand Paris Express, permettant aux professionnels riverains d'être indemnisés en cas d'impacts avérés des travaux sur leur chiffre d'affaires ;
- Les riverains non professionnels bénéficient également d'un dispositif particulier (une « unité riverains »), spécialement chargé du suivi des nuisances avérés et anormales à leur cadre de vie.

Par ailleurs, des mesures sont prises en faveur de l'insertion et de l'emploi, dans le cadre du chantier de la ligne 18, dans le respect des réglementations nationales et européennes.

Les impacts sur l'environnement en phase travaux apparaissent globalement bien appréhendés, mais la gestion des aspects hydrauliques et acoustiques reste sensible sur le territoire.

5.2.6. Les impacts permanents (thème F)

Les impacts permanents étudiés portaient sur les aspects suivants :

- L'impact sur les terres agricoles et le fonctionnement des exploitations
- L'impact écologique et les compensations
- L'aggravation des risques
- L'impact sur la santé humaine et le cadre de vie

NB. L'impact économique est traité dans le thème D développé ci-avant.

Espace agricole non impacté par les modifications du projet, mais nécessité de maintenir des échanges réguliers avec le monde agricole.

La SGP affirme que les modifications apportées au projet n'ont pas d'impact direct sur les terres agricoles, l'espace agricole ne se trouvant ni réduit, ni fragmenté :

« Le tracé prévu pour la ligne 18 étant resté stable depuis 2013, cette antériorité a permis à la profession agricole d'organiser le parcellaire autour des emprises de la ligne 18 en fonction de l'intérêt des exploitations. » De plus, lors de la nouvelle

organisation des terres entre exploitants riverains de la ligne 18, la SAFER n'a pas jugé utile d'interpeller la SGP.

En revanche, le manque de communication avec le monde agricole a été maintes fois souligné, même si la SGP estime que ce n'est pas le cas. L'association « Terre et Cité » demande « d'évoluer vers plus de transparence et une meilleure qualité de concertation afin de redonner confiance à la communauté agricole de ce territoire et contribuer à construire un avenir commun. » Aussi, afin d'éviter que ne perdure ce sentiment d'abandon et d'impuissance exprimé si souvent au cours de l'enquête publique, la SGP devra s'engager à maintenir des échanges réguliers avec le monde agricole.

Impact écologique pris en compte

Des inquiétudes se sont exprimées au cours de l'enquête, notamment au sujet de l'impact sur les corridors écologiques, du risque de destruction des habitats naturels et de la diminution de la biodiversité du territoire.

Les réponses apportées sont satisfaisantes : présentation de la méthodologie ERC, des mesures de compensation, des dispositifs pour faciliter les déplacements de la faune pendant la phase travaux, restauration du corridor écologique boisé à Palaiseau, suivi de l'utilisation des mares en période de reproduction après l'implantation du batrachoduc durant dix ans après la mise en service, etc.

Dans son mémoire en réponse, SGP précise qu'elle veille à « *rechercher la proximité géographique et temporelle (...) dès lors qu'elle est compatible avec les exigences (...) concernant la masse critique et la pérennité* ». Il s'agit là d'une demande récurrente, y compris de certains maires, mais apparemment insatisfaite pour l'instant.

La compensation à Pierrelaye-Bessancourt (Val d'Oise) des espaces boisés classés supprimés n'est ni comprise, ni acceptée. Il est important de communiquer sur le sujet et d'expliquer les conditions dans lesquelles doivent être faites ces compensations pour donner sa pleine efficacité à la mesure, comme cela est bien décrit dans le mémoire en réponse (le site doit permettre « *d'obtenir une masse critique améliorant l'efficacité des mesures et propre à mieux garantir leur pérennité* »).

Cela n'exclut pas la réalisation de compensations volontaires complémentaires qui sont de nature à améliorer l'acceptabilité de la perte des espaces boisés. Notons que la SGP a accédé à la demande du maire de Palaiseau, exprimée lors de l'entretien avec la commission d'enquête. Des échanges plus étroits et réguliers avec les acteurs locaux auraient sans doute pu permettre de satisfaire cette demande sans l'intercession des commissaires enquêteurs.

La commission pense souhaitable que la SGP communique de façon plus fluide et pérenne avec les acteurs locaux, notamment les maires, pour éventuellement concevoir et mettre en œuvre des compensations complémentaires de proximité.

L'impact écologique est pris en compte, mais d'éventuelles compensations complémentaires de proximité sont à envisager, en concertation avec les maires

Sur ce sujet de l'impact du projet sur l'environnement, la commission d'enquête tient à souligner son inquiétude face à ce qu'on pourrait qualifier de disparition insidieuse des espaces naturels au gré des évolutions du projet.

Vigilance de rigueur sur le risque inondation et meilleure communication sur les risques géologiques

Compte tenu d'un réseau hydrographique complexe et des risques d'inondation par débordement ou ruissellement, la vigilance est de rigueur, même si la SGP estime maîtriser le risque inondation, en phase travaux comme en phase exploitation : « *Les dispositifs de collecte et de gestion de l'eau mis en œuvre dans le cadre du projet permettent d'éviter tout facteur aggravant le risque d'inondation et par conséquent ne nécessitent pas de mises en œuvre de mesures de compensation.* »

Des mesures de suivi et de surveillance seront mises en place pour veiller au risque inondation et au risque de migration des pollutions. Ces mesures sont détaillées dans le mémoire en réponse et dans l'étude d'impact.

Les risques géologiques et risques associés ont suscité de nombreuses interrogations au cours de l'enquête publique, les riverains de certains ouvrages étant très inquiets, certains estimant même que les « *modifications du tracé de la ligne 18 passant sous les habitations de Wissous ne sont pas conformes.* » Selon les observations recueillies sur les registres et au cours des permanences de la commission d'enquête, les personnes concernées avaient toutes la même information : à Wissous, le tunnel doit passer à 14 m au lieu de 25 m par rapport au haut du tunnel.

Selon la SGP, la profondeur du tunnel n'a pas été modifiée à Wissous sous le secteur bâti, entre l'OA6 et l'OA7 : « *Elle est en tout point supérieure à 17,25 m et en moyenne de 19,80 m.* »

La SGP affirme avoir pris toutes les dispositions qui s'imposent afin de maîtriser les risques géologiques : campagnes de reconnaissance géotechniques, sondages, adaptation des méthodes de construction (la méthode de construction du tunnel par un tunnelier « *reste la plus sûre car elle permet le maintien d'une pression continue sur les terrains afin de garantir leur stabilité* »), auscultation du bâti dans les zones sensibles avant et pendant les travaux, etc.

Une fois encore, un manque de communication ouvre la voie à tous les fantasmes. Dans son mémoire en réponse (version 2 du 20 août 2020), la SGP s'engage à organiser une réunion publique à Wissous, en septembre, si les contraintes sanitaires le permettent. Dans le cas contraire, elle devra trouver d'autres moyens pour communiquer rapidement avec toutes les personnes concernées.

D'une façon générale, la commission pense que la SGP a tout intérêt à communiquer régulièrement avec les différentes parties prenantes afin d'éviter les inquiétudes et d'éventuelles rumeurs infondées.

Impacts sur la santé : nuisances sonores et vibratoires.

Selon la SGP, les modifications apportées au projet ne seront pas générateurs d'impacts acoustiques supplémentaires. A Palaiseau, l'extension du SMI est situé loin des habitations (1 200 mètres) et, à Saclay, la gare respectera les seuils réglementaires, étant précisé que la contribution sonore des gares vient pour l'essentiel de leur fréquentation par les usagers.

En revanche, dans la ZAC de Corbeville, le long du viaduc, les plafonds potentiels seront de l'ordre de 66,8 dB, supérieurs à ce qu'impose la réglementation. La SGP en

a informé l'EPA Paris-Saclay, organisme aménageur, en lui recommandant d'éviter d'y construire des logements. Il s'agit là d'estimations qui devront être confirmées.

Des mesures devront être réalisées après l'achèvement des travaux, pendant les essais préalables à la réception des ouvrages. Si les valeurs réglementaires étaient dépassées, des mesures devront être prises ponctuellement.

Bien qu'il n'existe pas de réglementation relative aux vibrations ferroviaires, la SGP a pris la décision de ne pas dépasser les valeurs-cible issues des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé. Des procédures d'évitement ont été prévues (« *une conception de la voie ferrée sur traverses à semelles souples ; choix judicieux du système d'attaches du rail* ») et, dans certaines zones sensibles, des mesures devront être mises en œuvre pour en vérifier l'efficacité.

Des mesures devront être réalisées après l'achèvement des travaux, pendant les essais préalables à la réception des ouvrages. Si les valeurs relevées étaient supérieures aux recommandations de l'OMS, des mesures devront être prises par la SGP.

Selon la SGP, les modifications du projet n'auront pas d'impact sur la qualité de l'air en phase exploitation du métro. Il en est de même pour la gare CEA Saint-Aubin (quais à l'air libre) et pour l'extension du SMI. Ce « *métro moderne, à alimentation entièrement électrique* » a été conçu dans un souci de préservation de la qualité de l'air : séparation des réseaux aérauliques des tunnels et des gares, technologie de freinage électrique, etc.

La commission peut néanmoins s'interroger sur les risques de concentration de polluants atmosphériques à proximité de la future gare CEA Saint-Aubin et regretter que les impacts de la circulation n'aient pas été développés.

Enfin, les ouvrages objets de la DUP modificative ont fait l'objet d'études pour une bonne insertion dans le paysage. Un travail architectural a été fait pour le SMI (bois en façade), une étude a été réalisée pour l'insertion paysagère de la tranchée ouverte à l'ouest du quartier Camille Claudel et d'autres sont engagées pour l'aménagement paysager sous le viaduc pour la partie hors ZAC.

Notons ici que le risque nucléaire est traité dans le thème C, la Gare CEA Saint-Aubin.

5.2.7. Les mises en compatibilité (thème G)

Sur les quatre communes concernées par le projet de modification, seules les trois premières ont fait l'objet de modifications, celui de Saclay ayant été retiré de la procédure d'enquête publique juste avant son démarrage.

- Orsay
- Palaiseau
- Wissous
- Saclay

Mise en compatibilité du PLU d'Orsay

La mise en compatibilité du PLU d'Orsay appelle plusieurs commentaires.

L'emplacement réservé n°18 demandé par la SGP lors de la DUP initiale avait pour objet principal de garantir un couloir pour la construction du viaduc, empêchant toute édification de construction et il possédait une largeur de 10 mètres, correspondant à la largeur de l'infrastructure. Pour garantir la sécurité du métro et pouvoir maîtriser la constructibilité à proximité immédiate dans les ZAC à Orsay et Palaiseau, la SGP a décidé de porter la largeur totale de cet emplacement réservé à 30 m au total, soit 10m pour le viaduc et 10 m de part et d'autre.

Seules les pièces du dossier des mises en compatibilité des PLU l'évoquent, et de manière très partielle (pièce 1.3 pour Orsay), n'en présentant pas les motifs.

- **La SGP propose dès lors de compléter le chapitre relatif au rapport de présentation et d'ajouter « l'origine de la demande de modification (risque pour la sécurité en cas de constructions à très faible distance du viaduc) et ses conséquences (élargissement de 10 à 30 mètres) ».**
- **La commission alerte également sur la nécessité de réduire l'emplacement réservé n°2 destiné à la création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles.** En effet, l'emplacement réservé n°18 pour le viaduc étant étendu, il va intercepter plus largement l'ER 2 de la piste cyclable qui devra, comme pour la DUP initiale, être réduit sous viaduc. **Ce point n'apparaissant pas au niveau des évolutions du PLU, il devrait figurer p25 (et 29) dans les compléments à apporter au rapport de présentation.**

La mise en compatibilité du PLU d'Orsay doit permettre la mise en œuvre des évolutions du tracé de la ligne sur le territoire communal. Or l'évolution concernant l'élargissement de cet emplacement réservé n'apparaît pas dans le dossier de DUP modificative. Et le devrait, comme est bien mentionné l'augmentation de l'emprise chantier pour l'ouvrage de franchissement de la RN118 nécessitant la réduction d'un espace boisé classé. Faute de quoi, cette évolution ne peut apparaître au niveau de la mise en compatibilité du PLU et donc devenir effective.

La commission rappelle ainsi qu'une mention de cette évolution doit également apparaître dans les pièces du dossier de DUP (pièces A2, D et G).

Par ailleurs, la SGP a entendu les préoccupations de l'EPA Paris-Saclay, aménageur des ZAC sur Orsay et Palaiseau, vis-à-vis de ses preneurs de lot et a fait évoluer la destination des emplacements réservés en « Réseau de transport public du Grand Paris et aménagements paysagers et de voirie en bordure ». Et consciente des interrogations restantes de l'EPA Paris-Saclay, la SGP a fait procéder à des vérifications juridiques qui confirme la suffisance d'un tel dispositif et ne pourrait conduire à un « blocage dans l'aménagement et le développement » dans la ZAC de Corbeville.

Dans le cadre de la consultation inter administrative, la préfecture de l'Essonne a alerté sur l'évolution du PLU d'Orsay, ce dernier étant également concerné par une mise en compatibilité liée à la déclaration de projet de la ZAC de Corbeville. Cette dernière supprime l'emplacement réservé n°1 et modifie le zonage de la zone AU située au Nord du territoire, le passant en zone N. La SGP indique avoir bien pris en compte ces évolutions, notamment au niveau du plan de zonage.

La commission rappelle toutefois que la liste des emplacements réservés faisait également partie de ces évolutions et qu'elle n'apparaît toujours pas modifiée dans le dossier, l'emplacement réservé étant identique dans sa formulation, tant

au niveau du PLU actuel que dans celui modifié à l'occasion de cette mise en compatibilité.

La SGP explique la réduction de la demande de déclassement, passant de 16 540 m² à 6 436 m², au niveau de l'ouvrage de franchissement de la RN118, est liée au recouvrement partiel de surfaces avec deux autres procédures relevant de l'EPA Paris Saclay : une déclaration de projet pour la ZAC de Corbeville et son arrêté du 4 décembre 2019 emportant mise en compatibilité du PLU d'Orsay et une déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'échangeur dit « de Corbeville » et son arrêté du 26 mars 2020, emportant également la mise en compatibilité du PLU. Ces deux projets ayant eu pour effet de réduire la surface de l'EBC sur les coteaux de la RN118, le besoin de déclassement de la SGP s'en est trouvé réduit.

En conclusion le PLU d'Orsay doit être mis à jour au niveau du rapport de présentation et des emplacements réservés. Par ailleurs, le dossier de DUP modificative doit faire apparaître l'évolution des emplacements réservés.

Mise en compatibilité du PLU de Palaiseau

La mise en compatibilité du PLU de Palaiseau appelle le même commentaire que pour le PLU d'Orsay au niveau de l'évolution de l'emplacement réservé lié au viaduc en phase travaux.

L'emplacement réservé n°1 demandé par la SGP lors de la DUP initiale avait pour objet principal de garantir un couloir pour la construction du viaduc, empêchant toute édification de construction et il possédait une largeur de 10 mètres, correspondant à la largeur de l'infrastructure. Pour garantir la sécurité du métro et pouvoir maîtriser la constructibilité à proximité immédiate dans les ZAC à Orsay et Palaiseau, la SGP a décidé de porter la largeur totale de cet emplacement réservé à 30 m au total, soit 10m pour le viaduc et 10 m de part et d'autre.

Seules les pièces du dossier des mises en compatibilité des PLU l'évoquent, et de manière très partielle (pièce 1.2 pour Palaiseau), n'en présentant pas les motifs.

La SGP propose dès lors de compléter le chapitre relatif au rapport de présentation et d'ajouter « *l'origine de la demande de modification (risque pour la sécurité en cas de constructions à très faible distance du viaduc) et ses conséquences (élargissement de 10 à 30 mètres)* ».

La commission d'enquête constate la superposition des emplacements réservés (ER n°1 et ER n°12) qu'il conviendra de faire évoluer.

La mise en compatibilité du PLU de Palaiseau doit permettre la mise en œuvre les évolutions du tracé de la ligne sur le territoire communal.

Or celle concernant l'élargissement de cet emplacement réservé n'apparaît pas dans le dossier de DUP modificative. Et le devrait, comme est bien mentionné l'augmentation de l'emprise du Service Maintenance Infrastructures et le recalage de la rampe et du viaduc à l'Ouest du Bois de Palaiseau entraînant le déclassement d'une surface supplémentaire de 19 260 m² de cet Espace Boisé Classé.

Faute de quoi, cette évolution ne peut apparaître au niveau de la mise en compatibilité du PLU et donc devenir effective.

La commission rappelle ainsi qu'une mention de cette évolution devrait également apparaître dans les pièces du dossier de DUP (pièces A2, D et G).

En conclusion le PLU de Palaiseau doit être mis à jour au niveau du rapport de présentation et des emplacements réservés. Par ailleurs, le dossier de DUP modificative doit faire apparaître l'évolution des emplacements réservés.

PLU de Wissous

Le dossier comprend bien la présentation de la MECDU de Wissous qui n'appelle ni question, ni commentaire.

PLU de Saclay

A l'instar du public, la commission d'enquête ne comprend pas pourquoi la mise en compatibilité du PLU de Saclay n'a pas été présentée à l'enquête.

La pièce A2 du dossier en présente les motifs : *« Le Porter à connaissance de 2011, établi après analyse de la nature des risques et la définition pour l'Autorité de sûreté nucléaire de scénarios de référence formulant des recommandations sur la maîtrise de l'urbanisme. Il préconisait notamment d'interdire certains établissements recevant du public (ERP) dans la zone de danger correspondant à un cercle de 1 000 m centré sur le réacteur OSIRIS. Dans le cadre du programme de réduction des activités nucléaires sur le site du CEA à Saclay, avec l'arrêt programmé du réacteur ORPHEE du CEA fin 2019 et la réduction du stock d'iode radioactif de Cisbo International, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) a révisé son étude de danger, réduisant le périmètre de danger qui n'incluse plus l'emplacement prévu pour la gare du CEA Saint-Aubin du nouveau périmètre de danger. Le nouveau Porter à Connaissance du Préfet de l'Essonne du 11 février 2020 a ainsi notifié les parties prenantes, dont le maire de Saclay et la SGP. Cette réduction de la zone de danger a été intégrée par une mise à jour du PLU de Saclay par arrêté du maire n°63/2020. »*

La zone de danger a ainsi été réduite à 250m autour de la clôture du CEA, et la zone non aedificandi (ZNA) disparaît.

La commission d'enquête rappelle que le PLU de Saclay n'était pas en ligne jusqu'à une période très récente, correspondant à la fin de l'enquête publique, ne permettant ni au public, ni à la commission de vérifier que les modifications avaient bien été apportées au PLU. Accessible depuis peu, mais partiellement, il apparaît que le document graphique reporte bien la modification de la zone de danger et la disparition de la zone non aedificandi.

En revanche, elle ne peut que constater et s'interroger sur l'absence de l'emplacement réservé numéro 11 portant sur le tracé de la ligne 18 (et sur la gare CEA Saint-Aubin) sur le territoire communal, qui aurait dû être reporté suite au décret du 28 mars 2017, et les contentieux potentiels à cet égard.

Par ailleurs, il semblerait que le rapport de présentation n'ait pas été modifié, malgré l'avis rendu par la Préfecture de l'Essonne lors de la consultation inter administrative. Ce rapport de présentation doit en effet exposer les motifs ayant présidé à la réduction du périmètre de danger.

En conclusion, des lacunes dans le dossier de DUP modificative et ceux des mises en compatibilité d'Orsay et de Palaiseau et une interrogation portant sur la fragilité du PLU de Saclay

5.2.8. La Ligne 18 – Hors enquête (thème H)

Les principaux sujets évoqués par le public concernant la Ligne 18, tout en étant hors périmètre de la présente enquête, se rapportent aux :

- Solutions alternatives
- Impacts sur le foncier (expropriations et/ou servitudes)
- Options sur le tracé
- Tronçons ouest

Comme évoqué ci-avant dans le chapitre précédent, ces observations représentent presque la moitié des observations enregistrées, aussi la commission a tenu à les analyser et à proposer au maître d'ouvrage d'y apporter ses réponses.

Comme le rappelle la SGP : « *Le choix du législateur lorsqu'il a créé un mécanisme ad hoc pour la réalisation du Grand Paris Express par la loi du 3 juin 2010, avec un établissement dédié – la SGP – et un financement spécifique, visait d'ailleurs, entre autres, à assurer que les différents projets pourraient être conçus et menés sans qu'il y ait à arbitrer entre les uns ou les autres.* ».

La commission partage ce point de vue mais rappelle que l'un des 5 objectifs du CDT « Paris-Saclay Territoire Sud » concerne les transports, et qu'il prévoit, certes la mise en service entre 2023 et 2030 de la ligne 18 du Grand Paris Express, mais qu'il prévoit également un effort particulier de développement de l'offre de transport pour pallier l'insuffisance actuelle de la desserte : des projets de modernisation du RER B, la mise en service d'un tronçon supplémentaire sur la ligne de bus en site propre qui relie actuellement le RER Massy à l'Ecole Polytechnique, des projets de liaisons par téléphérique et escaliers mécaniques pour relier le plateau et la vallée desservie par le RER.

Aussi, quoique hors périmètre de l'enquête, la commission estime légitime les attentes du public, d'autant plus que le dossier, comme expliqué ci-avant, très original dans sa structuration, présentait tous les éléments du contexte en rappelant précisément que la loi du 3 juin 2010, « *en créant un mécanisme ad hoc pour la réalisation du GPE* », y a également associé sur le plateau de Saclay, la création de la ZPNAF et le CDT Paris-Saclay Territoire Sud cité ci-dessus.

Par ailleurs, concernant les démarches de négociation sur le foncier en cours, la commission comprend bien la complexité des actions engagées pour la réalisation de la ligne 18, mais déplore le télescopage des différentes procédures, sans information préalable du public.

Toutefois, la SGP apporte l'information suivante, que la commission aurait souhaité pouvoir communiquer au public pendant l'ouverture de l'enquête : « *La SGP a engagé en 2019 l'étude d'un éventuel « passage au sol » entre le poste-source de Saint-Aubin (à l'ouest de la gare CEA Saint-Aubin, qui ne serait donc pas modifiée) et le Golf national.../...La SGP souhaite pouvoir prendre une décision sur cette orientation d'ici*

la fin du mois de septembre 2020. Si cette modification du projet est retenue, elle donnera lieu à une nouvelle demande de modification de la DUP. »

Dans la mesure où l'un des objets de l'enquête porte sur toute la ligne 18 (Coût et Evaluation de la rentabilité socio-économique), la commission s'interroge sur les raisons qui ont conduit la SGP à ne pas mentionner « *cette orientation* » dans le dossier.

En conclusion, la commission estime vivement souhaitable que tous les moyens soient mis en œuvre par la SGP pour rétablir un lien de confiance avec tous les acteurs du territoire, afin de répondre aux engagements pris pour l'aménagement du plateau de Saclay, en complémentarité de la construction de métro depuis la fin du débat public en 2011.

Paris le 15 septembre 2020

La commission d'enquête



C. MARETTE : PRESIDENTE



M.C. EUSTACHE : VICE-PRESIDENTE



S. DUBAIL : MEMBRE



D. TOURNETTE : MEMBRE



L. KLEIN : MEMBRE