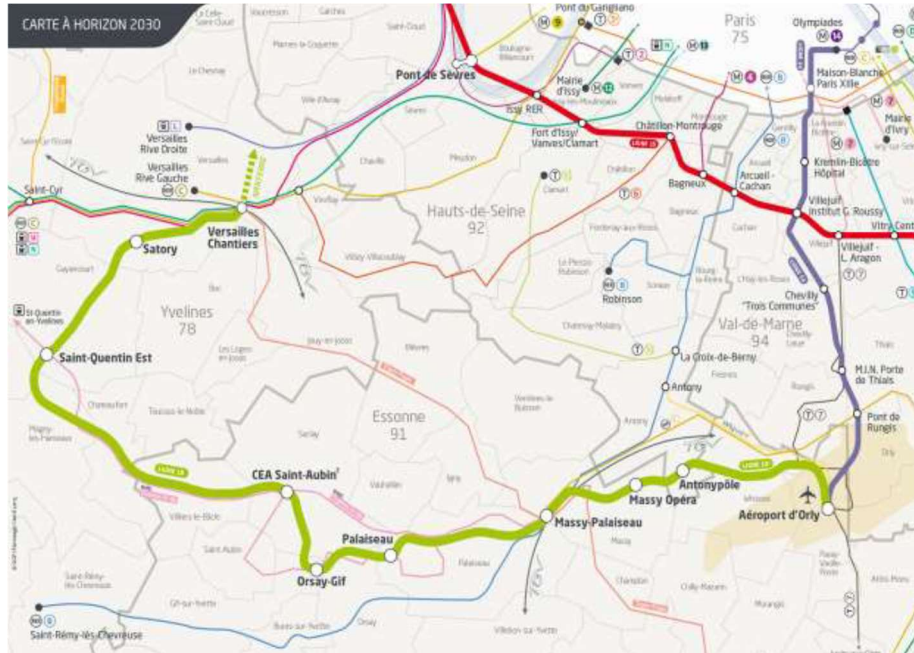


# Société du Grand Paris



## ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE CONCERNANT LE PROJET DE CREATION DE LA LIGNE 18 RELIANT LES GARES AEROPORT D'ORLY (exclue) A VERSAILLES-CHANTIERS

- Arrêté Inter-préfectoral n° 2018-PREF/DCPPAT/BUPPE/063 du 3 mai 2018
- Décision N°E18000064/78 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles en date du 19 avril 2018

### C – CONCLUSIONS & AVIS

**Enquête publique conduite en mairies de Palaiseau, Versailles, Magny-les-Hameaux, Antony, du 11 juin au 10 juillet 2018**

**Commission d'enquête**

**Henri MYDLARZ**

**Président**

**Jean-Pierre LENTIGNAC**

**Membre**

**Bernard-Claude PANET**

**Membre**



# SOMMAIRE

Préambule : rappel de l'objet de l'enquête .....	5
Principe de la demande d'autorisation environnementale.....	5
1 Présentation de la demande d'autorisation environnementale .....	6
1.1 Le contexte de la demande et du projet .....	6
1.2 Les territoires traversés.....	7
1.3 Description sommaire du projet.....	7
1.4 Demande d'Autorisation Environnementale .....	9
1.5 Dossier soumis à l'enquête publique.....	9
2 Déroulement de l'enquête publique .....	10
2.1 Modalités de l'enquête publique .....	10
2.2 Information du public .....	10
2.3 Déroulement de l'enquête.....	11
2.4 Participation du public .....	11
2.5 Rencontres avec les maires.....	12
2.6 Avis des instances.....	12
2.6.1 Autorité Environnementale : .....	12
2.6.2 Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).....	13
2.6.3 Autres instances .....	13
2.7 Observations du public.....	13
3 Conclusions de la commission d'enquête .....	14
Thème n°1 Opposition au projet (hors périmètre de l'enquête).....	15
Thème n°2 : Opposition au tracé aérien, avec les arguments de bruit, d'impact sur l'agriculture, de nuisances visuelles .....	16
Thème n°3 Atteinte à l'environnement du plateau.....	16
Thème n°4 : Opposition à la localisation du SMR-SMI (CE), destruction d'un EBC .....	17
Thème n°5 : Incidence sur l'hydraulique, l'eau.....	18
Thème n°6 : Problématique des déblais et déchets .....	18
Thème n°7 : Risques technologiques (notamment risque nucléaire au CEA) .....	18
Thème n°8 : Temps de transport, déplacement, report modal, non desserte de la partie ouest du plateau (hors périmètre de l'enquête).....	19
Thème n°9 : Compensations .....	19
Thème n°10 Coût – rentabilité du projet ;.....	20
Thème n°11 Solutions alternatives ;.....	20
Thèmes n°12 Sujets divers ;.....	20
4 Avis de la commission d'enquête.....	21



## PREAMBULE : RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE

---

La présente enquête publique fait suite à la demande d'autorisation environnementale de la ligne 18 déposée le 27 juin 2017 auprès de Madame la Préfète de l'Essonne par la Société du Grand Paris (SGP) et relative à la création de cette ligne de transport public du Grand Paris Express (GPE) entre la gare Aéroport d'Orly (exclue) et la gare de Versailles Chantiers.

Cette demande d'autorisation environnementale concerne les communes suivantes :

- dans le département des **Hauts-de-Seine** (92) : Antony,
- dans le département de l'**Essonne** (91) Bures-sur-Yvette, Draveil, Gif-sur-Yvette, Massy, Orsay, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Saclay, Vigneux-sur-Seine, Villiers-le-Bâcle et Wissous,
- dans le département des **Yvelines** (78) : Châteaufort, Guyancourt, Magny-les-Hameaux, et Versailles

### *Principe de la demande d'autorisation environnementale*

Cette autorisation inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables dont celles relevant notamment du **code de l'environnement**, du **code forestier** et du **code de l'urbanisme** pour le projet soumis au public.

Ainsi le présent dossier concernant le **projet de la création et de l'exploitation de la ligne 18** du réseau du Grand Paris Express entre les gares Aéroport d'Orly (exclue) et la gare de Versailles Chantiers, porte sur **les 4 points suivants et les études de tous leurs impacts liés** :

- **l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques**, en application des articles L.214-3 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau),
  - ⇒ **Prise en compte toutes les incidences du projet sur les eaux en général et leur gestion**, qu'elles soient superficielles et pluviales, ou souterraines ou d'exhaure liées aux installations IOTA, et **aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation** : hydrogéologie, risque inondation et eaux pluviales, etc.
- la **dérogation à l'interdiction de destruction des espèces et d'habitats protégés**, en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement,
  - ⇒ **Impacts sur les espèces protégées en phase travaux et en phase d'exploitation de la ligne après réaménagement des zones de chantiers temporaires et des mesures et compensations** qui doivent être mises en place en conséquence (démarche ERC).
- **l'autorisation de défrichement**, en application de l'article L.341-3 du code forestier,
  - ⇒ **Impacts des déboisements jugés nécessaires à la réalisation de l'infrastructure, et mesures prises par le maître d'ouvrage d'évitement, de réduction et de compensation** (démarche ERC).
- **l'absence d'opposition** au titre du régime d'évaluation des **incidences Natura 2000**, en application du VI de l'article L.414-4 du code de l'environnement ;
  - ⇒ **Impacts sur les sites NATURA 2000 des ZPS, principalement « Massif de Rambouillet et zones humides proches », et plus éloignés « Etang de Saint Quentin », et des ZSC**

**« Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt des Yvelines » et de la « Forêt de Rambouillet »**

Ces quatre volets, liés aux incidences environnementales du projet de la ligne 18 posées par la présente enquête publique, interviennent après leur instruction par les divers services concernés (démarches itératives avec le maître d'ouvrage pour aboutir à un projet de moindre impact et la recevabilité du dossier).

Ces volets seront ensuite présentés devant le Conseil de l'Environnement et des Risques sanitaires et technologiques (CODERst), les conseils de l'environnement départementaux concernés (Hauts-de-Seine, Essonne, Yvelines) préalablement aux décisions préfectorales d'autorisations.

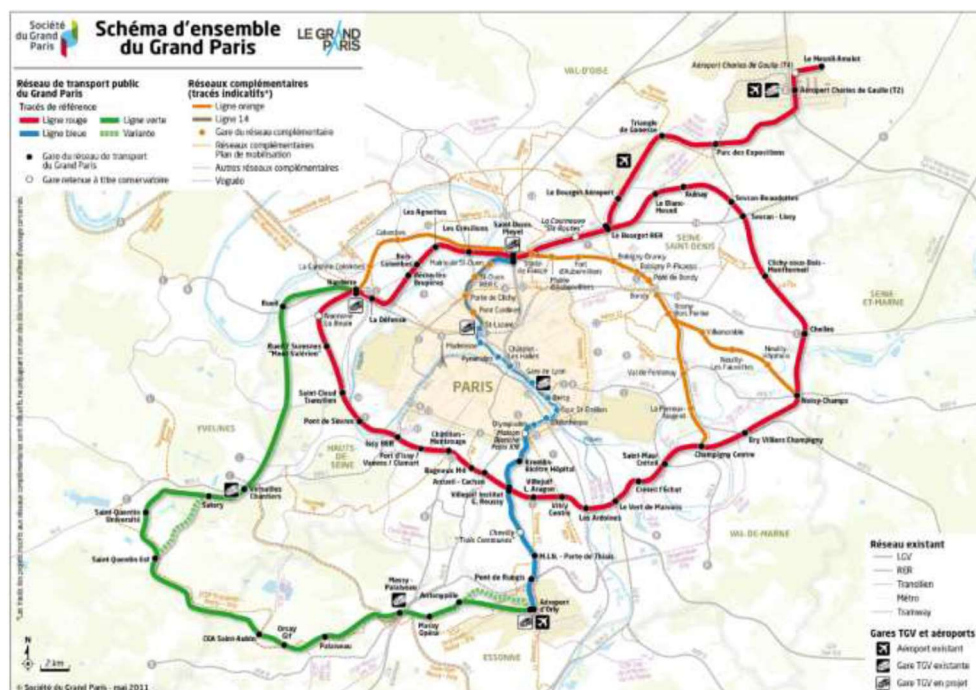
Les contributions émises par le public et les conclusions de la commission d'enquête, selon les textes de loi, doivent être « prises en considération » par ces instances et les autorités décisionnelles.

## 1 PRESENTATION DE LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

### 1.1 LE CONTEXTE DE LA DEMANDE ET DU PROJET

La ligne 18 (dite ligne verte) du GPE doit relier les gares Aéroport d'Orly à la gare Nanterre Folie. Toutefois le tronçon reliant Versailles Chantier à Nanterre Folie dont la **mise en service est prévue au-delà de 2030** et qui fera l'objet d'une **procédure ultérieure**.

Le tronçon concerné relie les **gares Aéroport d'Orly (exclue) et Versailles Chantiers**, c'est-à-dire plus précisément une section comprise entre l'arrière gare d'Aéroport d'Orly (gare exclue) située à dans l'enceinte de l'Aéroport d'Orly, et l'arrière gare de Versailles Chantier.



**Localisation de la ligne 18 (ligne verte) du Grand Paris Express**

Aujourd'hui, suite à l'annonce du premier Ministre du 22 février 2018, les échéances de réalisation sont les suivantes :

- à **l'horizon 2027** pour la section Aéroport d'Orly / CEA Saint-Aubin ;
- à **l'horizon 2030** jusqu'à Versailles Chantiers.

## 1.2 LES TERRITOIRES TRAVERSES

La ligne 18 d'une longueur d'environ 35 km desservira directement les départements des Hauts-de-Seine, de l'Essonne et des Yvelines. Le projet de la Ligne 18 répond à plusieurs enjeux en matière de déplacement, d'aménagement des territoires et de développement économique.

Elle comprendra 10 gares : Aéroport d'Orly, (exclue du périmètre de l'enquête car intégrée au projet de ligne 14 Sud porté par la RATP) ; Antony-pôle ; Massy Opéra ; Massy-Palaiseau ; Palaiseau ; Orsay-Gif ; CEA Saint-Aubin ; Saint-Quentin Est ; Satory ; Versailles Chantiers ainsi qu'un centre d'exploitation dédié à la ligne.

Le tracé comprend une partie en souterrain et une partie en aérien entre l'Ecole Polytechnique à Palaiseau et le golf national de Guyancourt à Magny-les-Hameaux. Il se décompose en trois sections souterraines ou aériennes dont les impacts environnementaux spécifiques sont très différents.

Les territoires traversés par ces sections sont d'Est en Ouest, avec les caractéristiques suivantes :

- **Section souterraine Est jusque Palaiseau (11,8 km):**
  - Infrastructures et Pôle d'affaire de la plateforme aéroportuaires d'Orly ;
  - Secteur urbain d'Antony et pôles d'activités d'Antony et Massy ;
  - Secteur urbain du quartier de l'Opéra à Massy ;
  - Secteur ferroviaire de la gare Massy-Palaiseau ;
- **Section aérienne de Palaiseau jusqu'au Golf National de Guyancourt (15,1 km):**
  - Secteur boisé de la Croix de Villebois à Palaiseau ;
  - Nouveau secteur urbain de la ZAC de l'école Polytechnique, du Cluster scientifique du plateau de Saclay et de la Future ZAC de Corbeville ;
  - Proximité du CEA et d'installations classées ICPE et INB ;
  - Contexte agricole du plateau de Saclay sur les territoires des communes de Saclay, Châteaufort, Villiers-le-Bâcle et Magny-les-Hameaux ;
- **Section souterraine Ouest depuis Guyancourt à Versailles Chantier (8,6 km):**
  - Pôle d'activité de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
  - Passage sous les étangs de la Minière ;
  - ZAC de Satory ;
  - présence de Versailles (Château, Parcs...) ;
  - Secteur urbain de la gare Versailles Chantiers.

## 1.3 DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

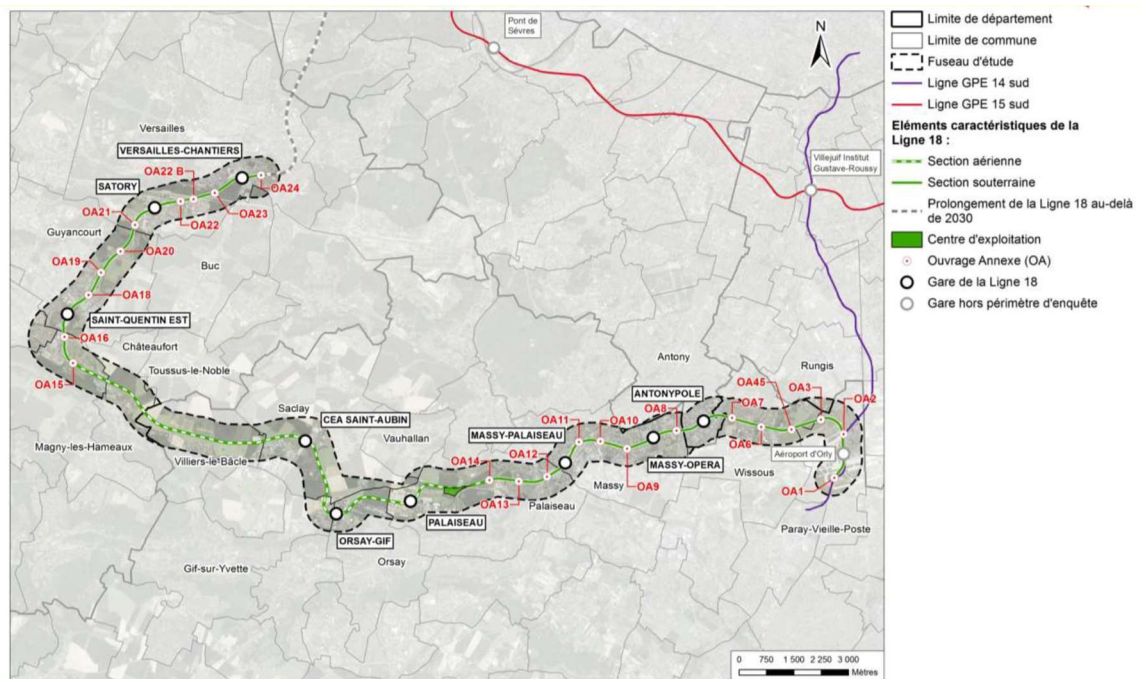
La Ligne 18 (Ligne verte) du Grand Paris Express est une ligne entièrement nouvelle qui relie la gare Aéroport d'Orly à la gare Versailles Chantiers.

L'ensemble de la ligne 18 est composée de deux tronçons :

- un tronçon reliant les gares Versailles Chantiers et Nanterre La Folie, dont la mise en service est prévue au-delà de 2030 et qui fera l'objet d'une procédure ultérieure ;
- le tronçon reliant les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, sur lequel porte le présent dossier d'enquête pour l'autorisation environnementale.

Le projet prévoit la construction et l'exploitation des ouvrages suivants :

- **35,5 km de ligne** avec :
  - o une **partie souterraine en tunnel** ; construit à la méthode de creusement au tunnelier, il nécessite des puits d'entrée et de sortie pour la mise en oeuvre de ces équipements en phase chantier ;
  - o une **partie aérienne en viaduc** ; séparée des parties en souterrain par une zone de transition permettant la remontée ou descente des trains du sous-sol à la partie à l'air libre.
- **9 gares** permettant d'assurer l'entrée et la sortie des usagers de l'infrastructure vers les territoires desservis, et comprenant des services pour assurer le confort des usagers ;
- **23 ouvrages annexes (OA)**, qui permettent d'assurer la sécurité pour la section souterraine. En application de la réglementation, ces ouvrages sont nécessaires tous les 800 mètres le long du tunnel sauf dérogation exceptionnelle ;
- **1 centre d'exploitation (CE)** à Palaiseau, regroupant trois fonctions : site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR), site de maintenance des infrastructures (SMI) et poste de commandement centralisé (PCC).
- La partie aérienne de 13 km en viaduc comporte à chaque extrémité **des zones de transition** permettant la jonction avec les tunnels.



Tracé de la ligne 18 du Grand Paris Express



Un matériel roulant de type **métro automatique à capacité adaptée** sera mis en service sur la ligne. Les rames, à roulement sur fer et à alimentation par 3<sup>ème</sup> rail, seront d'une longueur de 45 m environ et permettront l'accueil de 350 personnes environ. La fréquence envisagée pour répondre à la demande de trafic en 2030 est d'environ 3 minutes. Les quais sont dimensionnés pour accueillir des rames 60 mètres de long (4 voitures) soit presque 500 voyageurs par train. Les automatismes permettent également de réduire l'intervalle entre deux trains jusqu'à 85 secondes.

## 1.4 DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Le décret déclarant d'Utilité Publique le projet de la ligne 18 a été signé le 28 mars 2017 (décret n°2017-425).

Le Conseil d'Etat statuant sur deux recours déposés par les quatre communes du plateau de Saclay et huit associations a rejeté ces recours par décision du 9 juillet 2018.

Dans le cadre du présent dossier, la Société du Grand Paris établit une **demande d'autorisation environnementale** conformément au décret susmentionné regroupant les décisions de l'Etat. Les pièces du dossier soumis à l'enquête sont les suivantes :

- **autorisation de travaux relative à la loi sur l'eau ;**

*La notice d'incidence, prévue à l'article R.214-6 du code de l'environnement dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la police de l'eau, est constituée par l'étude d'impact présentée dans les volets **B.1 à B.4** du dossier de demande d'autorisation environnementale.*

*Les pièces justificatives de cette demande d'autorisation au titre de la police de l'eau sont présentées dans le **volet C** du dossier de demande d'autorisation environnementale.*

- **dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats protégés ;**

*La demande de dérogation est constituée par le **volet D** du dossier de demande d'autorisation environnementale.*

- **autorisation de défrichement ;**

*La demande d'autorisation de défrichement est constituée par le **volet E** du dossier de demande d'autorisation environnementale.*

- **absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;**

*L'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée dans les volets **B.1 et B.3** de l'étude d'impact du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.*

Ces travaux sont inscrits à la **nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration** en application des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement sous les rubriques suivantes : 1.1.1.0 ; 1.1.2.0 ; 2.1.5.0 ; 2.2.1.0 ; 2.2.3.0 ; 3.1.1.0 ; 3.1.2.0 ; 3.1.3.0 ; 3.1.4.0 ; 3.2.3.0 ; 3.3.1.0.

## 1.5 DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE

Les pièces du dossier mis à la disposition du public forment un ensemble volumineux ; leur présentation était toutefois bien faite et leur lecture était guidée par une fiche proposant un sommaire détaillé et les différentes pièces du dossier. Le dossier comportait 10 pièces en format A3

représentant au total environ 3000 pages. Les pièces, reliées, étaient livrées dans un emballage carton.

Pendant les permanences, les visiteurs se contentaient le plus souvent de feuilleter quelques pièces ou demandaient au commissaire enquêteur présent de retrouver l'élément correspondant à son questionnement ; en fait, le volume du dossier rendait sa consultation très difficile, sa version électronique disponible par internet exigeait pour assurer sa bonne lisibilité, la disposition d'un écran de grande dimension. Malgré ces difficultés, la commission d'enquête considère que le public a pu s'informer correctement.

## 2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

---

### 2.1 MODALITES DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La commission d'enquête composée d'un président et deux membres a été nommée par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles en date du 19 avril 2018.

Madame la préfète de l'Essonne, Messieurs les préfets des Yvelines et des Hauts-de-Seine ont publié le 3 mai 2018 un arrêté inter-préfectoral n° 2018-PREF/DCPPAT/BUPPE/ portant « *l'ouverture de l'enquête publique, au titre des articles L.181-1 à L.181-21 et L.214-3 du code de l'environnement concernant le projet de création de la ligne 18 reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue) à Versailles Chantiers, sollicitée par la Société du Grand Paris (SGP)* ».

Cet arrêté comporte onze articles qui définissent le cadre et les modalités détaillées de l'enquête.

L'autorité chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats est la Préfète de l'Essonne.

### 2.2 INFORMATION DU PUBLIC

Le maître d'ouvrage a délégué l'ensemble des mesures de publicité liées à l'enquête à son prestataire PubliLégal.

La commission d'enquête a pu constater que la publicité et l'information du public ont été conformes aux textes en vigueur et aux termes de l'arrêté inter préfectoral.

L'affichage de l'avis d'enquête a été effectif dans les mairies concernées, à savoir : les mairies de Antony, Vigneux-sur-Seine, Draveil, Paray-Vieille-Poste, Wissous, Massy, Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Orsay, Bures-sur-Yvette, Saclay, Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt et Versailles.

L'avis d'enquête a été affiché dans chacune des seize communes et la commission a pu constater la réalité de cet affichage sur les lieux de permanences tout comme la société PubliLégal a pu le faire sur l'ensemble du tracé concerné par l'enquête publique. Des contrôles ont été réalisés durant l'enquête. Ces formalités ont été justifiées par un compte-rendu transmis à la Société du Grand Paris par PubliLégal.

La publicité par annonce légale a été réalisée par une parution simple dans deux journaux à parution nationale et parution double dans quatre journaux à parution locale

L'avis d'enquête a été également affiché dans les trois préfetures concernées et intégré sur leurs sites internet.

## 2.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête publique de 30 jours consécutifs s'est déroulée du **lundi 11 juin au mardi 10 juillet 2018** conformément à l'**arrêté Inter-préfectoral**. Le rapport qui précède relate en détail son déroulement effectif.

La commission d'enquête a assuré **11 permanences** dans les mairies des 4 communes : Palaiseau (siège de l'enquête), Antony, Versailles et Magny-les-Hameaux. Elle n'a pas d'incident particulier à signaler.

Le public s'est relativement peu manifesté, A Palaiseau notamment ce sont les représentants d'associations actives dans le secteur du plateau de Saclay qui sont majoritairement venus rencontrer le commissaire enquêteur, principalement lors des dernières permanences.

La commission a remis et commenté à la SGP le 25 juillet 2018 un procès-verbal des observations recueillies, en fournissant une grille de dépouillement remplie selon les thèmes reproduits par la commission et un tableau reproduisant l'ensemble des textes des contributions reçues.

La Société du Grand Paris a transmis à la commission son mémoire en réponse le 27 août 2018.

La SGP a répondu à la plupart des questions de façon exhaustive, précise et détaillée, y compris pour les questions hors périmètre de l'enquête ou relevant de la déclaration d'utilité publique.

## 2.4 PARTICIPATION DU PUBLIC

Malgré la faible manifestation du public aux permanences – une trentaine de personnes-, un nombre très important d'observations ont été recueillies :

- **2876 observations ont été consignées au registre dématérialisé**, 23 observations déposées sur les 4 registres papier, et quelques observations adressées par courrier ou sur les sites de l'état.
- **42 pièces jointes ont été déposées par les associations et quelques personnes individuelles, composées de mémoires, notes, tracts et lettres.**
- Une **pétition d'opposition au tracé aérien** de la ligne 18 a recueilli **2307 signatures**.
- Plusieurs **délibérations de conseils municipaux** ont été déposées à titre d'observation, notamment par les communes du plateau de Saclay hostiles au projet aérien.

Les observations portent sur de nombreux thèmes dans le champ du dossier soumis à l'enquête, mais aussi au-delà : **la ligne aérienne est largement contestée**, la ligne elle-même est souvent remise en question, notamment sur le plateau de Saclay, **au profit de l'amélioration et d'aménagements complémentaires du réseau de transport en commun existant**, sur fond d'argument d'urgence et d'économie par rapport au service rendu. Il est aussi relevé la **sous-estimation de certains impacts**

**de la part de la SGP**, ainsi que des difficultés à se faire entendre pour certaines communes. **Les mesures compensatoires sont mal comprises et jugées insuffisantes.**

Dans l'ensemble, **c'est la traversée du plateau agricole de Saclay qui concentre la majorité des polémiques.** Il apparaît que **pour la partie Est du plateau**, où se développe le cluster scientifique et universitaire, **le projet aérien est bien admis** hormis quelques-unes de ses incidences sur l'environnement, alors que **le tracé aérien de la partie Ouest suscite la plus grande opposition.**

**Les contributions les plus défavorables** abordent de nombreux sujets avec des arguments à l'appui, mais **ne portent pas toujours sur les objets spécifiques de l'enquête.**

## 2.5 RENCONTRES AVEC LES MAIRES

La commission d'enquête a souhaité rencontrer les maires des communes du tracé afin de recueillir leurs commentaires sur le projet, et au-delà, mieux apprécier l'état d'esprit de la population.

Ainsi douze rendez-vous ont pu être programmés, dont les comptes-rendus d'entretien figurent au rapport d'enquête.

## 2.6 AVIS DES INSTANCES

Parmi les avis délivrés par les instances, la commission a relevé plus particulièrement les éléments suivants :

### 2.6.1 *Autorité Environnementale :*

Dans son avis Ae N°2015-63 du 21 octobre 2015 concernant le projet de DUP, et son actualisation n°2017-73 adoptée le 21 février 2018 - concernant le projet dossier d'autorisation environnemental, l'autorité environnementale avait considéré que les **principaux enjeux du projet** concernaient :

- La **réalisation de la ligne 18**, prévue **en deux temps** : l'Ae **recommande** d'apprécier l'opportunité d'octroyer l'autorisation environnementale pour la seule première section. La seconde section pouvant faire l'objet d'une autorisation ultérieure sur la base d'une nouvelle actualisation de l'étude d'impact ;
- L'emprise du **centre d'exploitation** : le CE concerne directement des terrains faisant l'objet de **mesures compensatoires prévues** en lien avec l'aménagement de la ZAC Polytechnique qui **n'ont à ce jour pas été réalisées.**
- Les **mesures compensatoires** : la fonctionnalité du nouveau schéma de réalisation des mesures compensatoires proposé par la SGP n'est pas suffisamment démontrée. Par ailleurs la réalisation de certaines des mesures compensatoires du projet sont prévues sur une parcelle comprenant des emplacements réservés pour plusieurs autres projets.
- Les **risques dans le secteur de la gare CEA Saint-Aubin** : il est recommandé de présenter les procédures à mener pour réduire le périmètre de danger du réacteur OSIRIS, de préciser le devenir de la zone *non aedificandi* autour du CEA, de redéfinir les zones de danger liées à chaque ICPE encore en exploitation dans la zone de danger actuelle du réacteur, ainsi que les conséquences pour le tracé et pour l'installation de la gare ;

- Les **débits d'exhaure** : l'ensemble des considérations sur les débits d'exhaure, regroupées dans un même chapitre de l'étude d'impact, justifiera les facteurs de sécurité pris sur leur évaluation pendant les terrassements, à mettre en cohérence avec l'évaluation des conséquences des rabattements de nappe ;
- Les **emprises** : le doublement des emprises nécessaires au viaduc doit être justifié ;
- Les **déblais** : assurer la mise en cohérence entre les principes retenus dans le schéma de gestion et de valorisation des déchets, le schéma directeur de gestion des déblais et les marchés de travaux ;
- Le **bruit** : présenter les résultats chiffrés des études acoustiques par habitation ou établissement sensible, afin de permettre l'identification précise des impacts et les mesures d'évitement ou de réduction qui seront mises en œuvre.

### 2.6.2 *Conseil National de la Protection de la Nature (CNP)*

Après avoir examiné le dossier sous les aspects des inventaires, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues au dossier, la CNPN a émis un : « **avis défavorable** à cette demande de dérogation pour **ne pas apporter suffisamment de garantie** que le projet ne nuise pas au **maintien dans un état de conservation favorable les populations d'espèces protégées** dans leur aire de répartition naturelle ».

La SGP a apporté un complément de dossier en réponse à cet avis.

### 2.6.3 *Autres instances*

Les Instances consultées sont les suivantes :

Agence Régionale de Santé,	Avis Favorable
Agence Française pour la Biodiversité,	Avis défavorable
Direction des Affaires Culturelles d'Ile de France,	Avis favorable
CLE Orge-Yvette,	Avis favorable avec réserves
CLE de la Mauldre, l'Autorité Environnementale,	Avis favorable avec réserves
Office National des Forêts ;	Autorisation de défrichement non nécessaire

Ces avis ont également fait l'objet de réponses de la part de la SGP.

## 2.7 OBSERVATIONS DU PUBLIC

Globalement trois principaux points critiques émergent des contributions :

- Une **très vive opposition au tracé aérien** du plateau de Saclay, notamment pour sa partie ouest, de Saclay à Magny-les Hameaux ;
- Une grande **demande d'amélioration du réseau de transport en commun existant**, avec la réalisation de lignes TCSP et transports légers complémentaires ;

- De **nombreuses critiques et propositions concernant les aspects environnementaux** sur chacune de leurs déclinaisons ;
- Une **appréciation négative sur les mesures de compensation**, jugées insuffisantes et éloignées.

L'ensemble des observations ont été classées en 12 thèmes.

Ces thèmes et sous-thèmes ont été soumis à la SGP qui y a répondu dans le mémoire de réponse au PV de synthèse.

### 3 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête ne donne ses conclusions que sur les sujets concernés par les volets de l'arrêté inter préfectoral. classées selon les différents thèmes d'analyse des observations.

Le tableau indicatif ci-après permet d'établir une correspondance entre ces thèmes et les différents volets du dossier DAE :

Thèmes		Loi sur l'eau	Espèces protégées	Défrichement	Natura 2000	Hors dossier DAE
Thème n°1 : Opposition au projet						
1.1	Objet et périmètre de l'enquête publique DAE					X
1.2	Articulation du projet avec l'urbanisation du Plateau	X	X	X		
Thème n°2 : Opposition au tracé aérien						
2.1	nuisances, bruit, impact visuel					X
2.2	consommation de terres agricoles – ZPNAF – Maintien de l'agriculture	X				X
2.3	paysage détruit et « visuel » inadmissible, coupure de l'espace					X
2.4	impacts environnementaux	X	X	X	X	
Thème n°3 : Atteinte à l'environnement du plateau						
3.1	impacts et mesures zones d'intérêts écologiques et espaces protégés - Continuités écologiques – Sites Natura 2000 - Patrimoine		X		X	
3.2	Articulation avec le Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse				X	
3.3	Impacts et mesures sur les rigoles	X				
3.4	Impacts et mesures sur les zones humides	X				
3.5	Impact du viaduc sur la circulation des oiseaux et chiroptères		X			

Thème n°4 : Opposition à la localisation du SMR-SMI, destruction d'un EBC				X		X
4.1	Choix de la localisation du Centre d'Exploitation			X		
4.2	Impacts et mesures sur les pistes cyclables					X
Thème n°5 : Incidence sur l'hydraulique, loi sur l'eau						
5.1	Gestion des eaux pluviales	X				
5.2	Gestion des eaux d'exhaure – boues de forage	X				
5.3	Impacts drains agricoles – liaison viaduc du Buc	X				
5.4	Suivi des eaux souterraines	X				
5.5	Pollution et traitement des eaux	X				
Thème n°6 : Problématique des déblais/déchets						
6.1	Mode d'évacuation des déblais	X				
6.2	Destination des déblais	X				
Thèmes n°7 : Risques technologiques (notamment risque nucléaire)						X
Thème n°8 : Temps de transport, déplacement, report modal						X
Thème n°9 : Mesures de compensation						
9.1	Démarche ERC			X		
9.2	Recherche des sites de compensation			X		
9.3	Autorisation de défrichement - Boisements EBC			X		
9.4	Compensation zones humides	X				
9.5	Compensation Campagnol amphibie		X			
9.6	Mesures site Polytechnique			X		
9.7	Impacts et mesures sur l'agriculture					X
Thème n°10 : coût – rentabilité du projet						X
Thème n°11 Solutions alternatives						X
Thème n°12 Sujets divers						X

### Thème n°1 Opposition au projet (hors périmètre de l'enquête)

L'opposition au projet manifestée par ces observations relève de nombreux arguments :

- Crainte de l'urbanisation du Plateau de Saclay ;
- Atteintes à l'environnement ;
- Rapport coût/service-rendu insuffisant ;

- Demandes de développement d'autres projets

La plupart de ces observations ressort davantage de la Déclaration d'Utilité Publique que de la présente Demande d'Autorisation Environnementale au titre du code de l'Environnement et du code Forestier et le projet de la ligne 18 tel qu'il est présenté au présent dossier est celui qui a été déclaré d'utilité public, les deux recours en annulation ayant été rejetés par le Conseil d'Etat le 9 juillet 2018.

*La commission d'enquête retient néanmoins que cette opposition est très vive, concerne principalement la partie de tracé aérien située sur le Plateau de Saclay, et mobilise très fortement aussi bien les personnes que les associations.*

## **Thème n°2 : Opposition au tracé aérien, avec les arguments de bruit, d'impact sur l'agriculture, de nuisances visuelles**

Les observations du public portent sur les nuisances associées au passage du Plateau de Saclay en aérien, notamment le bruit, l'impact sur l'agriculture, et l'atteinte au paysage que constitue la coupure visuelle par le tablier et les piles du viaduc.

La SGP rappelle que la solution du passage aérien, présentée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, est conforme à la réglementation. Le passage de la ligne en souterrain permettrait de répondre à la demande de la population locale et de nombreuses associations visant à réduire l'impact visuel et les impacts environnementaux. Cependant cette solution a été apparemment écartée pour des raisons économiques.

*La commission d'enquête prend acte de cette réponse.*

## **Thème n°3 Atteinte à l'environnement du plateau**

La plupart des réponses aux remarques du public figurent dans le document « Mémoire en réponse de la SGP au Conseil National de Protection de la Nature ». (CNPN).

- Zones d'intérêt écologiques et des espaces protégés

Concernant le rappel des enjeux, la nature de l'impact, les mesures d'évitement et/ou de réduction proposés, l'appréciation de l'impact résiduel : l'ensemble de la démarche ERC est souligné dans les avis du CNPN et l'Ae : « la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, est justifiée et bien proportionnée »

- Continuités écologiques

La SGP développe les dispositions prises pour la trame verte et bleue, et plus généralement les continuités écologiques mises en œuvre dans le cadre du schéma de cohérence nationale de la région Ile de France (SCRCE). Par ailleurs, les trames des milieux ouverts et humides semblent préservées.

Pour les compensations proposées sur le site de Polytechnique, des précisions seraient nécessaires pour distinguer les mesures prises au titre de la ligne 18 de celles prises au titre des aménagements du plateau.

*Commentaire de la Commission d'enquête : l'ensemble des mesures d'évitement mises en place semble confirmer que la ligne 18 pourrait ne pas être un obstacle aux déplacements de la faune.*

- Sites Natura 2000

-



L'évaluation menée par la SGP conformément à l'article R.414-23 du code de l'environnement démontre que le projet, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation des milieux et des espèces sur les sites Natura 2000, notamment pour la zone de protection spéciale (ZPS) « Massif de Rambouillet et zones humides proches » dans la vallée de la Mérintaise.

*La commission considère qu'il n'y a pas lieu de s'opposer au projet au titre du régime NATURA 2000.*

- Les rigoles du Plateau

Le tracé de la ligne 18 intercepte 3 rigoles du plateau de Saclay.

Des mesures spécifiques sont prévues pour la rigole de Corbeville (franchissements par de petits ponts-cadres) et la rigole des Granges (dévoisement provisoire et rétablissement dans son cours initial après les travaux).

*La commission d'enquête considère que les mesures spécifiques prévues pour les rigoles impactées par le projet ne constituent pas un obstacle à l'écoulement des eaux, ni un obstacle à la continuité écologique.*

- Zones humides

Sept zones humides sont répertoriées sur le projet. Elles font l'objet d'une compensation en conformité avec le SDAGE. Cette compensation s'inscrit dans le projet global de restauration écologique de l'Yvette et du programme de lutte contre les inondations visant à améliorer le contexte d'inondabilité de ce cours d'eau.

*La commission d'enquête considère que les mesures de compensation paraissent satisfaisantes, bien que sur l'emprise de la ligne 18, ces zones humides auront disparu.*

- Circulation des oiseaux et chiroptères

Le risque de collision des rames du métro avec les oiseaux ou les chiroptères subsiste, même s'il est faible compte tenu du trafic discontinu et de l'absence de caténaïres.

#### **Thème n°4 : Opposition à la localisation du SMR-SMI (CE), destruction d'un EBC**

L'analyse développée dans l'étude d'impact et les inventaires réalisés pour le site du Centre d'Exploitation indiquent que les mesures d'évitement par la mise en place d'habitats de substitution pourraient réduire les impacts attendus.

Les mesures de compensation écologique proposées au Port aux Cerises semblent favorables aux espèces des milieux ouverts, de même que dans le parc de GIF elles semblent favorables aux espèces forestières. Des mesures de restauration du corridor écologique sont également proposées sur le secteur de l'Ecole Polytechnique.

S'agissant des aspects spécifiques aux boisements, le boisement situé au niveau du viaduc et du CE sur la commune de Palaiseau n'a pas été retenu par les services de l'Etat dans les surfaces à compenser au titre de la demande d'autorisation de défrichement (voir Thème 9), les parcelles concernées étant en propriété de l'Etat et les boisements de l'Etat n'étant pas soumis à demande d'autorisation de défrichement. Par ailleurs, les bois concernés ne sont plus des espaces boisés classés (EBC) puisqu'ils ont été déclassés dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (décret DUP). On peut noter que la réglementation associée au classement EBC au titre du code de l'urbanisme n'exige pas de compensation spécifique.

*La commission d'enquête considère que bien que le sujet du boisement de la Croix de Villebois sur le site du CE rentre dans le cadre réglementaire, elle souligne que le déclassement EBC de ce boisement n'a été réalisé que pour les besoins du projet. (voir thème n°8). et regrette que les mesures de compensation soient proposées dans un périmètre éloigné du site impacté.*

### **Thème n°5 : Incidence sur l'hydraulique, l'eau**

Les commissions locales sur l'eau (CLE), le SAGE Bièvres, le SAGE Orge-Yvette, le SAGE Mauldre et le SIVOA ont toutes émis des avis assortis de réserves et de recommandations.

*Ces réserves et recommandations devront être prises en compte par le pétitionnaire.*

Elles concernent : la gestion des eaux pluviales, la gestion des eaux d'exhaure, les boues de forage, la gestion des drains agricoles, le suivi des eaux souterraines et la pollution et le traitement des eaux.

*La commission d'enquête estime que la SGP a correctement pris en compte les éventuelles altérations de la qualité des eaux dues aux procédés de construction, et mis en œuvre les mesures correctives adéquates. La SGP liste et détaille les principaux marqueurs à surveiller, les matières en suspension, les déblais de forage ou de terrassement, et précise qu'aucune contamination des nappes aquifères sous-jacentes n'est attendue. De plus elle rappelle ses engagements de fournir le panel des analyses qui sont imposées par les différents concessionnaires, de limiter les différents polluants sur les chantiers et de les stocker sur des sites adaptés.*

*La commission d'enquête insiste sur la nécessité de contrôle strict des mesures de suivi prévues.*

### **Thème n°6 : Problématique des déblais et déchets**

La SGP a pris en compte très en amont de la problématique des déblais, avec l'établissement d'un schéma directeur pour l'évacuation des déblais (SDED) ceci pour l'ensemble du réseau et pour la ligne 18 en particulier. Ce SDED a été intégré au dossier de DUP et mis à jour dans l'étude d'impact.

Différents modes d'évacuation ont été étudiés : ferroviaire et routière.

Des mesures de réduction des nuisances sur la circulation et sur le bruit ont été envisagées dans le mémoire en réponse de la SGP à l'Autorité Environnementale. Les émissions de gaz à effet de serre ont été quantifiées.

*Concernant le point particulier de la destination des déblais, la commission d'enquête considère que la cohérence entre les principes retenus dans le schéma de valorisation des déchets, le schéma directeur de la gestion des déblais de la ligne et les marchés des travaux, devra être précisée lors de la mise au point de ces marchés. Même remarque concernant les sites de stockage, malgré le référencement de 300 exutoires et la démarche partenariale engagée par la SGP avec leurs exploitants. En effet, compte tenu du délai de réalisation des travaux et de leur calendrier, qui ont récemment été modifiés, la commission considère que les hypothèses d'exutoires des déblais recensés à la date d'élaboration du présent dossier (2018) risquent d'être modifiées d'ici la période de réalisation (à partir de ~2021). En laissant l'initiative du choix des exutoires aux entreprises, la SGP s'expose à ne pas en maîtriser l'optimisation environnementale au regard des intérêts économiques.*

### **Thème n°7 : Risques technologiques (notamment risque nucléaire au CEA)**

Au chapitre des risques technologiques, la question récurrente est liée au démantèlement du réacteur OSIRIS et à la Société Cis Bio International qui est implantée sur le site du CEA.

L'instruction des dossiers de sureté présentés par le CEA et Cis Bio, visant à réviser notamment les périmètres de sureté, est en cours entre ces sociétés, l'Institut de Radioprotection et de Sureté Nucléaire (IRSN) et la préfecture de l'Essonne. Ce n'est qu'au terme de cette instruction que l'ASN pourra se prononcer sur une modification des périmètres de sureté permettant de réaliser les infrastructures de la ligne 18.

*La commission d'enquête considère que ce thème ne rentre pas dans le cadre de la présente enquête. En toute occurrence, la gare Saclay Saint Aubin ne pourra être réalisées qu'après modification du périmètre de sureté.*

### **Thème n°8 : Temps de transport, déplacement, report modal, non desserte de la partie ouest du plateau (hors périmètre de l'enquête)**

*Les sujets mentionnés dans ce thème ne rentrent pas dans le cadre du dossier DAE.*

### **Thème n°9 : Compensations**

#### **- Démarche ERC mise en oeuvre**

Dans le volet D de ce dossier on peut noter la cohérence de la démarche « Eviter, Réduire Compenser » (ERC) mise en œuvre pour l'ensemble des impacts du projet de la ligne 18 sur son environnement.

- Les enjeux écologiques ont été répertoriés grâce aux campagnes d'inventaires ;
- Les périodes de réalisation des travaux de défrichement ont été adaptées afin d'éviter la période de reproduction des espèces ;
- Les emprises seront remises en état des sites après les travaux ;

#### **- Recherche de sites de compensation**

Une première phase de recherche de sites a été réalisée afin d'identifier les sites potentiels répondant aux exigences écologiques pour l'habitat d'espèces visés par les besoins compensatoires de la ligne 18.

La SGP s'est engagée à compenser les habitats d'espèces impactées dans des sites qui disposent d'une surface foncière suffisante, d'en assurer la sécurisation foncière par l'acquisition ou le conventionnement auprès de gestionnaires ou de particuliers, et à assurer ces mesures compensatoires sur une période de 30 ans.

Ces mesures s'appliqueront sur les 3 sites déjà choisis : le Port aux Cerises de Draveil et Vigneux pour l'accueil des espèces à milieu ouvert à semi-ouverts, le Campus de l'Université de Paris Sud pour les milieux humides et Gif sur Yvette pour les espèces des milieux boisés.

Les mesures de compensation des zones humides ne concernent que les zones support d'une fonction hydrologique, et non pas d'une fonction écologique.

#### **- Défrichements**

Les compensations pour les défrichements font l'objet de mesures spécifiques exigées au titre du code forestier.

Parmi les 23 entités arborées recensées sur l'ensemble du tracé de la ligne 18, 10 sont considérées comme des boisements au sens du code forestier, dont tous ne relèvent pas d'une demande d'autorisation de défrichement.

Le boisement situé au niveau du viaduc et du Centre d'Exploitation de Palaiseau a fait l'objet d'un déclassement de demande d'autorisation car les parcelles sont propriété de l'Etat, lequel n'est pas soumis à demande d'autorisation (voir thème n°4). De plus ces mêmes parcelles ont été déclassées du statut EBC (Espace Boisé Classé) dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du décret DUP.

La demande d'autorisation de défrichement ne porte que sur une surface de 1,11 ha, la compensation s'élève à 4,44 ha du fait du coefficient 4 fixé par l'Etat.

- Campagnol amphibie :

la présence de cette espèce protégée présentant un enjeu écologique fort, le long de la rigole de Corbeville, n'est pas avérée. Une mesure d'évitement par mise en œuvre d'un pont-cadre permettra de préserver les continuités écologiques associées à la petite faune terrestre. Aucune mesure compensatoire spécifique n'est donc prévue pour le campagnol amphibie.

- Site de Polytechnique :

l'EPA Paris-Saclay propose une relocalisation de la mare prévue en compensation de la ligne 18 dans la partie nord de la ZAC, à proximité du BEP7.

*La commission d'enquête considère que l'ensemble des démarches ERC, de recherche de sites, et les mesures de compensation que la SGP envisage d'engager et de mettre en œuvre répondent aux exigences réglementaires.*

*Néanmoins pour le déboisement à proximité du Centre d'Exploitation, eu égard à la l'éloignement des zones de compensation, ces mesures ne seront pas perceptibles par la population concernée. Il conviendrait de continuer la recherche de sites qui restent dans l'environnement des usagers des boisements défrichés.*

**Thème n°10 Coût – rentabilité du projet ;**

**Thème n°11 Solutions alternatives ;**

**Thèmes n°12 Sujets divers ;**

*Ces derniers thèmes ne rentrent pas dans le périmètre de l'enquête DAE.*

---oOo---

## 4 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

---

La commission d'enquête, après avoir pris connaissance du dossier, visité le site, effectué les permanences prévues par l'arrêté inter-préfectoral, pris connaissances des observations du public, les avoir analysées, remis son procès-verbal de synthèse et pris connaissances des réponses du pétitionnaire,

### Considérant :

- Le respect de la procédure ;
- La qualité technique du dossier ;
- Le bon déroulement de l'enquête ;
- Les observations du public ;
- Le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse du pétitionnaire, qui a répondu exhaustivement à toutes les observations, y compris celles qui ne rentrent pas strictement dans le cadre de l'enquête ;
- Les avis des instances consultées ;

### Prenant en compte :

- Le fait que les réponses du pétitionnaire renvoient assez systématiquement au dossier sans préciser les détails de certaines mesures qui auraient mérité d'être approfondies pour que le public puisse obtenir les précisions qu'il attendait ;
- Le fait que pour la réalisation du projet à proximité du Centre d'Exploitation, si le déboisement de la Croix de Villebois est nécessaire et se situe dans le cadre réglementaire, il n'en demeure pas moins qu'il affecte le site, et que sa compensation est proposée dans des sites très éloignés.
- Les observations du public, notamment par des associations représentatives, reconnues, compétentes et pérennes, concernent (i) les impacts à prévoir sur l'écoulement des eaux et les risques de leur pollution, les dangers pour la qualité et la diversité des milieux, la destruction des espèces et des habitats, et (ii) les contre-propositions présentées par ce même public, Plus particulièrement, ces observations remettent en cause la partie aérienne du projet pour des raisons environnementales en correspondance avec les termes de l'arrêté inter-préfectoral.
- Les avis défavorables ou très réservés de plusieurs entités territoriales pour le tracé en aérien de la partie ouest agricole du plateau de Saclay (notamment les délibérations des conseils municipaux des communes du plateau de Saclay), celui-ci ne paraissant justifié que par des considérations économiques ;
- Les avis de certaines instances consultées, et plus particulièrement celui de l'Autorité Environnementale précisant : « *La réalisation de la ligne 18, prévue en deux temps : l'Ae recommande d'apprécier l'opportunité d'octroyer l'autorisation environnementale pour la seule première section. La seconde section pouvant faire l'objet d'une autorisation ultérieure sur la base d'une nouvelle actualisation de l'étude d'impact* » ;

- Le fait que la partie aérienne, par sa longueur et la largeur totale de son emprise, malgré les mesures prévues, constitue effectivement une coupure écologique et environnementale avec des impacts certains sur les problématiques liées à l'eau, aux espèces, aux habitats ;

**Prenant également en compte :**

- La réalisation en deux temps de ce tronçon de la ligne 18 : la section Aéroport d'Orly – CEA Saint-Aubin) est prévue mise en service à l'horizon 2027, la section CEA Saint-Aubin – Versailles chantiers est prévue mise en service à l'horizon 2030, avec un décalage de 3 ans ;
- Le fait que les données économiques du différentiel de coût de la solution souterraine par rapport à la solution aérienne dans cette seule deuxième section n'ont pas été communiquées par le pétitionnaire, lequel différentiel devrait être significativement inférieur au montant indiqué pour l'ensemble de la partie aérienne ;

**RECOMMANDE au pétitionnaire :**

**De rechercher, en compensation de la suppression du boisement du site de Villebois, où est implanté le centre d'exploitation, un site plus proche que celui qui est proposé au dossier, accessible aux usagers de ce boisement ;**

**EMET UN AVIS FAVORABLE AVEC RESERVE à la demande d'autorisation environnementale au titre de :**

- **l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques**, en application des articles L.214-3 et suivants du code de l'environnement ;
- **la dérogation à l'interdiction de destruction des espèces et d'habitats protégés**, en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement ;
- **l'autorisation de défrichement**, en application de l'article L.341-3 du code forestier ;
- **l'absence d'opposition** au titre du régime d'évaluation des **incidences Natura 2000**, en application de l'article L.414-1 et suivants ;

concernant le projet de création de la ligne 18 reliant les gares aéroport d'Orly (exclue) à Versailles Chantiers.

**RESERVE :**

La SGP doit **de mettre à profit le délai important** d'ici la mise en service de la ligne depuis la gare aéroport d'Orly jusqu'à Saclay et le décalage de trois ans pour la mise en service de la partie ouest de la ligne de Saclay à Versailles chantiers, pour **étudier la mise en souterrain de la partie aérienne prévue entre Saclay et Magny-les-Hameaux** afin d'en améliorer l'impact environnemental et d'en examiner l'acceptabilité des conditions économiques en vue de modifier cette partie du tracé.

Fait à Palaiseau, le 18 Septembre 2018

**Henri Mydlarz**

Président de la Commission d'Enquête

**Jean-Pierre Lentignac**

Membre

**Bernard-Claude Panet**

Membre