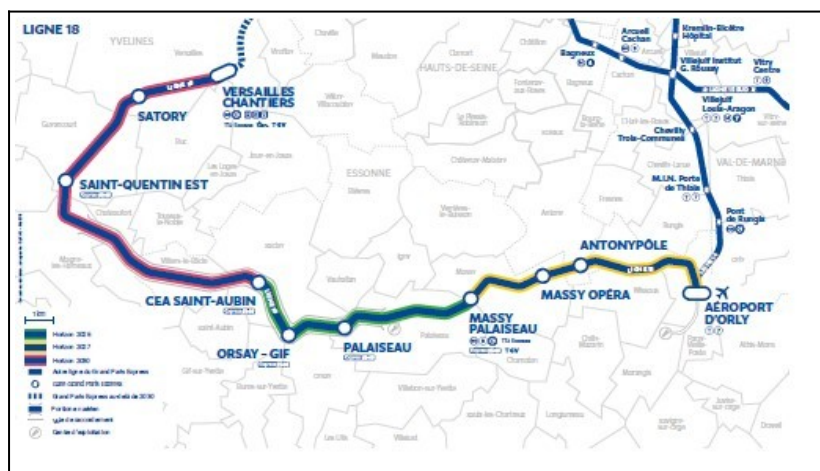


**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
DU PROJET DE LIGNE 18 MODIFIÉ EN SA PARTIE OUEST
ET AUX MISES EN COMPATIBILITÉ
DU PLU DE SAINT QUENTIN EN YVELINES ET DU PLU DE VERSAILLES
DU 28 JUN AU 30 JUILLET 2021**

*

**RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS
TOME 2**

12 OCTOBRE 2021



SYLVIE DENIS DINTILHAC, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION

MEMBRES

MARION GLASER

JEAN-PIERRE ZEGANADIN

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

LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES TROIS TOMES SUIVANTS

TOME 1 : RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

TOME 3 : ANNEXES

PRÉAMBULE

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

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

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

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

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

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

*

* *

LE PROJET DE LA LIGNE 18, MODIFIÉ EN SA PARTIE OUEST

LE CADRE JURIDIQUE

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

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

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

*

LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET INITIAL DE LA LIGNE 18 EN SA PARTIE OUEST

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans le projet soumis à enquête publique, la gare «Saint-Quentin Est» sur la commune de Guyancourt est déplacée de 200 mètres environ vers le nord-est afin de tenir compte de

l'avancement des projets dans cette zone. Cette évolution s'appuie sur la prise d'initiative par l'établissement public d'aménagement (EPA) Paris-Saclay, le 10 octobre 2020, d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) « Gare Saint-Quentin Guyancourt ».

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

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

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

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

- **Les modifications apportées aux ouvrages annexes**

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

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

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

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

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

D'autre part, l'emprise de l'ouvrage définitif est portée à 1 116m² au lieu de 950m² et il est prévu d'augmenter la surface de l'emprise chantier avec comme conséquence la nécessité de déclasser une surface plus importante de l'espace boisé classé situé à ce niveau (5329 m² au lieu de 950 m² prévus précédemment).

- **Pendant la phase chantier**

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

La mise en œuvre d'un ouvrage au droit du rejet des eaux du golf est indiquée, selon les endroits, comme pouvant être nécessaire en phase chantier ou devant être mis en place y compris en phase définitive. En effet, suite aux modifications apportées au projet, le volume des eaux d'exhaure généré par l'ensemble des ouvrages de la ligne 18 augmente très fortement, de 3,1 millions de m³ à 5,4 millions de m³. Ceci est lié pour l'essentiel au remplacement d'une partie de la section en tunnel par une tranchée couverte.

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

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

*

* *

L'ENQUÊTE PUBLIQUE : DÉROULEMENT ET PARTICIPATION DU PUBLIC

LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Les modalités d'organisation de l'enquête publique ont été définies dans l'arrêté préfectoral n° IDF 2021-05-21-00001 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles chantiers », modifié en sa partie Ouest (tronçon reliant les gares « CEA Saint-Aubin » et « Versailles Chantiers »), emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en Yvelines et du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles (78). Il a été signé le 21 mai 2021 par Monsieur le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris.

Un arrêté préfectoral portant rectification d'une erreur matérielle, en date du 27 mai 2021, a été signé par Monsieur le Directeur régional et interdépartemental adjoint de l'environnement, de l'aménagement et des transports de la Région Île-de-France, Directeur de l'unité départementale de Paris.

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 33 jours consécutifs, soit du 28 juin au 30 juillet 2021, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites pour l'avis d'enquête,
- que les exemplaires papier du dossier d'enquête ainsi que les registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la Présidente de la commission d'enquête ont été déposés en les lieux prévus, que le dossier était consultable en ligne sur le site internet dédié,
- qu'un registre électronique via un site internet dédié était mis à la disposition du public,
- que la commission d'enquête a tenu les permanences prévues pour recevoir le public,
- que les termes des arrêtés ayant organisé l'enquête ont été respectés.

*

LA PARTICIPATION DU PUBLIC

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

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

➤ **517 observations et courriers** ont été recueillis au cours de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique modificative relative au projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest. Ils émanent essentiellement de particuliers (ou de contributeurs apparaissant comme tels) et ont été déposés de façon régulière, dès le premier jour, tout au long de la procédure.

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

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

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

➤ **une analyse générale de la participation** peut être faite.

Tonalité générale des contributions

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

D'une façon générale, les contributions s'attachent à questionner le projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express avec précision, parfois avec insistance. Cette expression est la marque à la fois d'une expertise aigüe des acteurs, renforcée notamment par l'approfondissement de la connaissance du

projet au fil des consultations, et d'une exigence réciproque même si cet espace de confiance et d'échange est toujours ressenti comme fragile (« *une enquête publique en fin d'année scolaire et au début des vacances pour moi c'est une stratégie honteuse de la part des commanditaires de cette enquête* »). A l'appui, certains déposants évoquent les enquêtes publiques précédentes (« *vous avez déformé les avis en votre faveur* », « *Le dépouillement des avis a été orienté* »).

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

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

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

n'a d'égale que leurs nuisances »). Ces expressions reflètent un rapport de force entre les plus mobilisés et les parties-prenantes et non l'avis de l'ensemble de la population.

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

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

Contexte évoqué

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

Des informations apprises par les médias des études donnent lieu à commentaires ou viennent étayer des questions ou des critiques (confirmant implicitement ou explicitement insuffisance du dossier, absence d'actualisation des données, incohérences... signalées par certains participants). Enfin il est fait plusieurs fois référence à l'installation des nouveaux exécutifs communaux et intercommunaux issus des dernières élections municipales, élus qui n'auraient pas été en mesure de peser sur un projet arrêté en association avec les équipes précédentes.

Points de vue et positions de principe

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

*

* *

LES CONCLUSIONS MOTIVÉES

LES PROCÉDURES DE PARTICIPATION DU PUBLIC

La présente enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique modificative a été accueillie, dans un premier temps, par le public comme une procédure répétitive et sans beaucoup d'intérêt. La commission d'enquête s'est attachée, au cours de la phase d'analyse de contexte, à expliquer le sens, la raison d'être de cette procédure, qui s'inscrit dans la conduite d'un projet. Force est de constater que le public s'est mobilisé.

La commission d'enquête souhaite attirer l'attention sur trois points :

- le dossier.
 - sa complétude répond à des exigences réglementaires et son volume est lié à la maturité du projet. **La commission d'enquête a pu relever quelques incohérences mais note avec intérêt le fait que le maître d'ouvrage ait versé sur le site dédié des documents complémentaires pour assurer une information continue du public ;**
 - la lisibilité du dossier est un point négatif soulevé par le public. Face à un dossier volumineux, technique, la commission d'enquête avait demandé au maître d'ouvrage de fournir un carnet de plans.
La commission d'enquête a constaté avec regret que celui proposé au public ne correspondait pas à sa demande et était peu lisible. Les cartes souvent n'étaient pas légendées, étaient floues ne permettant pas de zoomer. **Elle estime que le travail cartographique a été insuffisant dans le dossier pour une bonne appréhension des différents enjeux par le public ;**
 - l'accessibilité de l'information devait permettre à tout public de s'approprier le dossier. **A ce titre, la commission d'enquête souligne le document de synthèse versé sur le site dédié et qui comprenait une analyse thématique du dossier.**
- la publicité a été efficace et le maître d'ouvrage a complété le dispositif légal par différentes mesures que la commission d'enquête salue.
- les outils de participation ou les registres dans lesquels le public pouvait déposer ses observations ont rempli leur rôle. Le fonctionnement du site dédié a souffert de quelques incidents sans importance pour la participation du public.

Toutefois, la commission d'enquête souligne l'importance d'expliquer l'enchaînement des procédures réglementaires de participation du public, telles les enquêtes publiques et les enquêtes

parcellaires. Le public a besoin d'entendre un langage clair et pédagogique.

*

LE PROJET DE LA LIGNE 18 ET SES COMPOSANTES

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

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

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

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

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

- les ouvrages annexes OA22 et OA22bis : le public s'interroge sur le volume des bâtiments, leur émergence, leurs fonctionnalités, leur localisation,
- l'ouvrage annexe OA23 fait l'objet de contribution de la part de l'Office National des Forêts, de la DRIAAF, d'associations environnementales ou d'usagers, de la Ville de Versailles, notamment. Son implantation, sa conception font l'objet de critiques vives mais certaines

propositions sont faites pour pallier les inconvénients mis en exergue.

L'Office National des Forêts a donné, certes, un accord de principe mais, au regard de la consultation administrative de 2015, « à la condition que la SGP respecte ses engagements tels que mentionnés dans le compte rendu de la réunion du 3 juillet 2015 ». Il apparaît que la version actuelle de l'ouvrage annexe OA23 diffère de celle présentée lors de la réunion du 19 mai 2015 avec l'Office National des Forêts (le support de cette réunion est annexé à l'observation déposée par l'Office National des Forêts). Il s'agissait, à cette date, seulement d'un puits dont la profondeur était de 53,40m et les emprises chantier, 1 110m² et ouvrage, 310m².

Par ailleurs, la version proposée à ce jour emporte de nombreux inconvénients en termes d'usages, de covisibilité avec la Château de Versailles, environnementaux du fait de l'implantation au près d'arbres remarquables, notamment. Enfin, la durée du chantier aggrave ces impacts.

De fait, la commission d'enquête s'interroge sur cette modification de l'ouvrage annexe OA23 qui est présentée dans le dossier soumis à enquête comme un simple déplacement de 20m. D'autre part, elle considère que son implantation présente des inconvénients très forts. Elle demande l'abandon de cette modification.

*

LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL

Selon l'exposé des motifs de la Loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, « une infrastructure de transport sera réalisée de manière cohérente avec l'urbanisme et l'architecture autour des gares, en lien avec le développement économique et dans le cadre de projets concertés entre l'État, les collectivités locales, les architectes-urbanistes, les entrepreneurs et le monde académique ».

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

Le public fait part, aussi, de son inquiétude à l'égard d'une urbanisation massive du Plateau de Saclay. Le dossier soumis à enquête publique fait état des différentes Zones d'Aménagement Concerté prévues sur la section Ouest de la Ligne 18.

La commission d'enquête relève à cet égard plusieurs points :

- les données concernant la Zone d'Aménagement Concerté Satory Est ne sont pas actualisées. Il apparaît, à la lecture du mémoire en réponse, que la création de cette Zone d'Aménagement Concerté était, à ce jour, abandonnée ;
- l'état d'avancement de la zone d'Aménagement Concerté Quartier des Savoirs à Guyancourt est, quant à lui, renseigné.

Pour la Zone d'Aménagement Concerté Quartier des Savoirs, la commission d'enquête souligne que la modification envisagée dans le cadre de la déclaration modificative d'utilité publique de la Ligne 18 emporte une emprise chantier beaucoup plus importante que pour le projet initial. D'autre part, le calendrier du chantier de la Ligne 18 risque d'obérer ou de retarder la réalisation de l'opération d'aménagement Quartier des Savoirs.

Pour limiter ces impacts forts, la commission d'enquête recommande à la Société du Grand Paris de prendre en compte les impératifs émis par l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS).

Les infrastructures routières RD91 et RD36 sont, également, concernées par l'évolution pressentie de la Ligne 18.

En ce qui concerne la RD91, un dévoiement de la chaussée est annoncé dans le dossier soumis à enquête publique. Le public s'est ému de ce changement de schéma de voirie, surtout qu'il s'accompagne de la fermeture du mini-tunnel situé sous le rond-point Villaroy. Le Conseil Départemental des Yvelines, lors de la consultation administrative, souligne que « *le projet urbain n'a pas encore apporté de réponse précise sur la configuration future de la route départementale dans le secteur de la gare et notamment sur le traitement des carrefours* ». D'autre part, dans son mémoire en réponse, la Société du Grand Paris signale que le mini-tunnel n'est pas impacté par la réalisation de la gare et de la Ligne 18.

La commission d'enquête souligne le nécessaire et indispensable travail collaboratif entre les trois acteurs : la Société du Grand Paris, l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS) et le Conseil Départemental des Yvelines.

A l'égard de l'infrastructure routière RD36, la Préfecture de l'Essonne, lors de la consultation administrative, avait considéré que l'abandon du Transport Collectif en Site Propre (TCSP) le long de la RD36 était « *un préalable à la réalisation de la mise au sol de la ligne 18 et donc d'un préalable à la tenue de l'enquête publique* ». Le Conseil Départemental de l'Essonne, par une délibération du 3 mai 2021, a approuvé cet abandon du projet de Transport Collectif en Site Propre adossé au doublement de la RD36 mais, dans une observation déposée sur le registre de l'enquête publique, celui-ci demande que la mise au sol de la Ligne 18 soit faite « *dans le respect des fonctionnalités prévues pour la RD36* ».

La commission d'enquête fait remarquer que le dédoublement de la RD36 et la réalisation de la Ligne 18 obéissent à des calendriers différents et successifs, qui pourraient être source d'impacts négatifs, notamment à l'égard des infrastructures pour les mobilités douces (cheminements piétons et pistes cyclables). Elle recommande qu'une attention toute particulière soit portée sur ce point et que l'information soit diffusée régulièrement par la Société du Grand Paris quant à l'avancement de ces études et réalisations.

La RD36 est, également, impactée de part et d'autre du carrefour de la rue des Jeûneurs à Châteaufort. Le projet propose de déplacer au sud la RD36 et de remplacer le carrefour giratoire par un carrefour à feux ce qui soulève des interrogations de la part du public.

La commission d'enquête s'interroge sur le bien-fondé de modifier le carrefour et souhaite que soit étudié un déplacement à l'identique de cette portion de la RD36.

*

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Si le bilan carbone est un thème abordé, naturellement, dans le dossier, la lecture des pièces a été difficile et le public s'est exprimé à ce sujet. L'Autorité environnementale et le Secrétariat Général Pour l'Investissement ont fait, dans leurs différents avis, des recommandations en demandant que les travaux effectués par la Société du Grand Paris soient poursuivis. Selon le dossier, les modifications, la partie Ouest de la ligne 18 (via le remplacement du viaduc par une mise au sol) ont entraîné une diminution de l'ordre de 113 000 teqCO₂ et a abouti à un bilan de 696000 teqCO₂ au lieu de 850 787 teqCO₂.

Au vu des éléments (dossier, avis externes, réponse de SGP, contribution du public), la commission d'enquête estime qu'elle manque d'éléments pour porter une appréciation sincère et objective sur le bilan carbone de la ligne 18.

En ce qui concerne l'artificialisation des sols, les modifications sur la partie Ouest de la ligne permettent une légère diminution (7%) de la surface imperméabilisée de la ligne avec pour la partie Ouest une imperméabilisation des sols de 51790 m² et 49200 m² pour la section au sol (entre poste source et la tranchée Ouest près du golf. La Société du Grand Paris explique cette diminution des surfaces imperméabilisées par la suppression de la voie de maintenance et d'accès pompier qui longeait initialement le viaduc (solution précédente).

Pour la gestion des eaux superficielles, La Société du Grand Paris confirme la réalisation conjointe notamment avec le CD91 des études hydrauliques dans le cadre commun aux deux projets (Ligne

18 dès 2022 et doublement de la RD36 en 2017). Cette étude devrait proposer des solutions adaptées (noues, bassins, exutoires, ...) de manière à pouvoir non seulement évacuer les eaux relevant des deux projets, mais aussi une partie des eaux de ruissellement qui s'accumulent aujourd'hui devant les villages de Châteaufort et surtout à Villiers-le-Bâcle - pour réduire les risques d'inondation.

La commission d'enquête estime pour la réussite de ces études qu'il est indispensable d'y associer toutes les parties prenantes (Société du Grand Paris, Conseil Départemental 91, communes concernées, Syndicat des eaux, Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay).

La mise au sol de la Ligne 18 aura un impact sur la circulation de la grande faune. Un aménagement des bas-côtés des deux franchissements (au niveau de la RD361 et de la route de Châteaufort/Toussus est) sera prévu pour permettre ce passage comme l'a demandé l'Office National des Forêts.

Sur les passages de faune et notamment celui prévu pour la grande faune (localisation et conception) à mettre en place, la commission d'enquête estime judicieux de suivre les préconisations formulées par l'Office National des Forêts.

Pour les boisements, les chiffres avancés par la Société du Grand Paris dans le dossier soumis à enquête ont évolué au fur et mesure de l'affinement des études. Ainsi le tableau de synthèse des boisements présenté en réponse au Procès-verbal de synthèse mentionne une surface à déboiser de 13,08 ha dont 4,02 ha soumis à autorisation de défrichement. La surface totale à déboiser pour la gare de Saint-Quentin Est est réduite maintenant à 3,3 ha au lieu de 5,1 ha. Ce déboisement conséquent (le plus important par rapport aux ouvrages de la ligne) est justifié par la création de la nouvelle ZAC du Quartier des Savoirs.

L'ouvrage annexe OA23, situé dans une clairière, a fait l'objet en septembre 21 d'un réajustement. Si la surface à déboiser (0,57 ha) n'évolue pas, la destruction des sept arbres identifiés pourrait être épargné en partie.

En synthèse, la commission regrette de ne pas pouvoir disposer de la quantité exacte de boisement réellement détruits en tenant compte des replantations possibles. Sur les solutions de compensation, elle estime que, plutôt que d'envisager uniquement une compensation délocalisée à Pierrelaye, il pourrait être envisagé de mixer les compensations. Ainsi en lien avec les communes concernées et les CDPENAF des zones favorisant une compensation locale pourraient être identifiées. Ces zones ne pourraient s'envisager que si elles ont une superficie suffisante pour apporter de réels bénéfices en matière de biodiversité et surtout que la pérennité de ces zones soit confirmée.

Les enjeux paysagers : la partie Ouest de la ligne traverse des unités et séquences paysagères

sensibles (Vallée de la Bièvre et bordure du Plateau de Saclay. Ainsi l'intégration paysagère notamment sur la partie en aérien tant en phase chantier qu'en phase exploitation est un enjeu fort bien identifié à la fois par le public et l'Autorité environnementale. Notamment dans la partie mise au sol, les habitants des zones semi-rurales traversées y sont très sensibles.

L'insertion paysagère envisagée autour de la gare de St Quentin Est, en lien avec le projet urbain, ne concerne que les principes. Les études détaillées sont en cours, de même que les études au niveau de la Porte du Mérançais.

En conclusion, la commission d'enquête considère que il y a une réelle volonté de la Société du Grand Paris de proposer des solutions paysagères en phase d'exploitation et de conserver une perspective paysagère en phase chantier. Il est dommage à l'issue de cette enquête que les études paysagères (gare et porte du Mérançais) ne soient pas plus avancées.

A l'égard des nuisances acoustiques et vibratoires, la Société du Grand Paris semble respecter les réglementations en vigueur. Les impacts et mesures d'évitement et de réduction tant au niveau acoustique que vibration semblent maîtrisés. De plus, des mesures in situ devraient être réalisées en exploitation. Toutefois, il faut relever que l'Agence Régionale pour la Santé, lors de la consultation administrative, a demandé que « *les impacts sanitaires du déplacement de la gare de St Quentin Est soient évalués et présentés en comparant les deux projets (ancienne et nouvelle localisation)* » et de « *se référer aux valeurs de l'OMS comme élément de comparaison pour les mesures de l'étude acoustique* ».

La commission d'enquête regrette la position de la Société du Grand Paris de ne pas prendre pour valeurs seuils celles de l'OMS plus contraignantes.

Pour la pollution lumineuse, le maître d'ouvrage confirme la mise en place d'une trame noire et sur la partie mise au sol, Il n'y aura pas de travaux de nuit pendant la phase des travaux. D'autre part, le risque de pollution lumineuse est jugé dans l'ensemble faible à modéré.

La commission d'enquête estime que les mesures d'évitement et de réduction proposées tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation (gares et parvis, partie mise au sol, ...) semblent suffisantes et prennent en compte la santé publique des riverains et prend en compte la faune nocturne.

*

LES ENJEUX DE MOBILITÉS

Le projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express répond à un impératif de mobilité en région Île-de-France. L'enjeu est d'assurer une cohérence, une complémentarité dans la desserte du territoire, de répondre à des besoins de la population et de permettre le report modal de la voiture vers le

transport en commun. Le Rapport Duron, publié le 13 juillet 2021, affirme : l'« offre (de transports urbains et interurbains) doit dorénavant s'inscrire dans une approche intermodale afin de faciliter, notamment dans le périurbain et dans les territoires peu denses, des possibilités de déplacement de bout en bout. La qualité de service - la fréquence, la ponctualité, la rapidité, la sûreté des voyageurs ... - doit mieux répondre aux attentes des voyageurs du quotidien et renforcer la confiance dans les transports publics. »

Les contributions sont nombreuses à porter mention des enjeux de mobilité : elles peuvent pointer l'inadéquation de la Ligne 18 au territoire, l'absence d'études de flux, le peu de place accordé aux mobilités douces et, alors, formuler des demandes très circonstanciées.

Le projet est perçu comme ne répondant pas au trafic actuel, Nord-Sud et ne permet pas d'envisager un report modal. Par ailleurs, le public s'inquiète des propositions de rabattement, des parcs relais. Peu de renseignements sont fournis à cet égard dans le dossier soumis à enquête publique et le maître d'ouvrage évoque souvent des études à venir.

La commission d'enquête regrette cet état de fait car ces données conditionnent la réussite du projet de la Ligne 18 et son utilité publique.

Les mobilités douces (cheminements piétons et pistes cyclables) apparaissent dans le dossier soumis à enquête publique et dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage comme un facteur résiduel alors que le transport en vélo se développe. Le public mentionne l'existence du Plan Vélo de l'État mais aussi le RERVélo approuvé et soutenu financièrement par la Région Île-de-France.

La commission d'enquête constate que ces modes de déplacement ne sont pas suffisamment pris en compte dans la réflexion de la Société du Grand Paris comme mode complémentaire et souligne l'importance, notamment, de maintenir cette fonctionnalité sur la section de la RD36 qui sera dédoublée.

*

LES ENJEUX AGRICOLES

« Au cœur de cet espace ceint par l'urbanisation, une activité agricole performante a permis la mise en valeur des terres et maintenu ouvertes des perspectives paysagères et des éléments de nature remarquables. Au-delà de sa fonction économique première, l'agriculture remplit ainsi des fonctions environnementales, territoriale, sociale et est porteuse d'une dimension culturelle

particulièrement prégnante sur le plateau », ainsi est présentée l'activité agricole dans l'exposé des motifs de la Loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a porté la création d'une Zone de Préservation Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF), délimitée par le Décret de 2013.

Les modifications apportées au projet de la Ligne 18 sur la partie Ouest du tracé concernent directement le monde agricole. La mise au sol du métro modifie l'emprise du mode de transport sur la Zone de Protection Naturelle Agricole Forestière en opérant une coupure franche mais a aussi des incidences sur le mode gestion agricole actuel.

La mobilisation se révèle importante, réelle et multi-acteurs. De nombreux sujets sont sources d'inquiétude : le périmètre de la Zone de Protection Naturelle Agricole Forestière, le rôle social et économique de la filière agricole, la fragmentation des parcelles avec le risque d'enclavement, de création de délaissés, la réduction des continuités agricoles et écologiques...

Lors des consultations administratives, la Préfecture de l'Essonne souligne que « la mise au sol de la Ligne 18 se fera sur un espace agricole qui concerne 5 exploitants. C'est un point d'attention majeur, la préservation de l'activité agricole sur cette partie du plateau nécessitant d'assurer la continuité des fonctionnalités agricoles ». La DRIAAF, quant à elle, s'exprime en ces termes : « il est impératif que des solutions techniques satisfaisantes soient trouvées rapidement avec les exploitants agricoles concernés ».

L'Agence des Espaces Verts de la Région Île-de-France a déposé une observation lors de l'enquête publique et, lors de la réunion du Comité de la mise au sol du 2 juillet 2021, a affirmé : « Les grands objectifs de l'Agence des espaces verts est de maintenir une agriculture viable, avec des agriculteurs présents aujourd'hui et sur le long terme. C'est aussi le maintien d'une emprise fonctionnelle viable pour que cela fonctionne avec l'ensemble des agriculteurs présents, le maintien du foncier avec une veille foncière importante (SAFER) pour maintenir les prix du foncier à un coût acceptable pour l'agriculture, le maintien de toutes les fonctionnalités agricoles (circulations d'engins agricoles, le drainage...), d'une économie agricole : c'est penser à l'agriculture d'aujourd'hui mais aussi de demain ».

Dans le mémoire en réponse, si la Société du Grand Paris confirme le respect du périmètre de la Zone de Protection Naturelle Agricole Forestière, elle indique, également, que des emprises chantier seront installées dans le même périmètre sans préciser la localisation, l'ampleur et le phasage.

Au regard de tous ces éléments, la commission d'enquête considère que l'enjeu des activités agricoles est fort, majeur sur ce territoire. La modification du projet a un impact neutre sur la Zone de Protection Naturelle Agricole Forestière mais un impact fort en terme qualitatif du fait du morcellement des parcelles et de la rupture des continuités agricoles. Par ailleurs, il importe de surveiller attentivement la qualité des terres et le réseau de drainage existant de manière à éviter toute altération. Enfin , le chantier de réalisation va s'échelonner sur plusieurs années et aura des incidences, à l'égard du monde de la filière agricole, sur la possibilité de transmission des exploitations, de l'évolution de leur modèle agricole, sur la production des exploitations. Ainsi, la commission d'enquête émet une réserve concernant les modalités de chantier prévues pour le secteur de la Zone de Protection Naturelle Agricole Forestière.

*

LES ENJEUX FINANCIERS

L'appréciation sommaire des dépenses, qui ne présente pas le détail des grands postes budgétaires, est évoquée dans l'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement. Suite à l'évaluation de la première Déclaration d'Utilité Publique modificative, les experts ont considéré que le coût de construction de la ligne 18 (hors acquisitions foncières), suite à la revalorisation, était cohérent avec les coûts moyens observés.

Néanmoins, la commission d'enquête fait remarquer que certaines dépenses (dévoisement des RD36 et RD91, compensation pour perte de CA et remise en état après travaux pour le Golf, mesures de compensation environnementales, corridor écologique...., notamment) ne sont pas chiffrées et sont incluses dans des postes déjà validés. De même certaines mesures ont été ajoutées au projet, modifications de pistes agricoles, passages grande faune, bassins versants sans modification du montant global du poste.

La lettre du Premier Ministre en date du 13 novembre 2018 demandait à la Société du Grand Paris de dégager 10% d'économies, soit 3,8 Md€ sur l'ensemble du Grand Paris Express. Le rapport du Sénat en date du 14 octobre 2020 fait état du plan d'optimisation proposé en réponse par la Société du Grand Paris. Ce plan incluait une déclinaison par ligne des économies à réaliser, soit 500 M€ pour la ligne 18.

La commission d'enquête remarque que le budget actuel présenté dans le dossier soumis à enquête publique ne répond pas à la demande faite à la Société du Grand Paris de réduction des coûts.

Enfin, le plan de financement est global pour le Grand Paris Express et comprend notamment une quote-part de la taxe locale sur le locaux à usage de bureaux. Le rapport de la Cour des Comptes souligne que la Société du Grand Paris table sur un dynamisme très important de cette recette (doublement entre 2016 et 2030).

La commission d'enquête attire l'attention sur un risque que cette trajectoire soit moindre, d'autant que le contexte postpandémie fait craindre un recul de l'immobilier de bureau.

Le bilan socio-économique apparaît très positif. L'essentiel des bénéfices attendus pour la ligne 18 sont des bénéfices dits non-conventionnels, effets d'agglomérations et création d'emplois, calculés selon des modèles propres à la Société du Grand Paris, à l'échelle du Grand Paris Express puis répartis sur chaque ligne. La part de ces bénéfices affectée à la ligne 18 a été considérablement réévaluée entre 2016 et 2020, permettant d'assurer la rentabilité de la ligne.

Les conséquences de la pandémie en matière de trafic, création d'emplois, contexte immobilier, sont traitées par la Société du Grand Paris mais n'ont pas été intégrées dans le bilan socio-économique.

La commission d'enquête fait remarquer que les bénéfices non-conventionnels pourraient être largement affectés à la baisse par les comportements postpandémie.

Les modifications des ZAC : la ZAC de Satory Est n'est actuellement plus envisagée. Le nombre de logements des 2 autres ZAC semble en diminution. Pour autant, la SGP n'a pas modifié son évaluation socio-économique.

La commission d'enquête souligne une surévaluation des bénéfices attendus.

Les prévisions de trafic de la DRIEA sur la partie ouest de la ligne semblent très en-dessous des prévisions anticipées par la Société du Grand Paris.

La commission d'enquête, au regard de cet élément, s'inquiète de la pertinence, voire de la sincérité de l'information portée à la connaissance du public.

*

LA PHASE CHANTIER / TRAVAUX

La réalisation du projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express suppose, naturellement, une phase travaux importante, longue, d'une durée de 8 ans environ. La thématique, ici traitée, porte, d'une part, sur les modalités de réalisation du projet dans le temps et dans l'espace, géographiquement. Les impacts, tant pour les usagers qu'en termes économiques, environnementaux ou à l'égard des autres projets ou événements concomitants et du territoire, d'autre part.

Les auteurs des contributions sont, principalement, des acteurs du territoire, des collectivités territoriales, des associations environnementales, très peu de particuliers. Les observations déposées traduisent

- une exigence, le respect du calendrier, exprimée par les grands acteurs du territoire, tels les instituts de recherche, économiques : *« Tout retard de livraison de la Ligne 18 serait donc fortement dommageable pour les écoles membres de l'Institut et perturberait ce développement affaiblissant l'attractivité de tout le plateau »* ou bien, pour la Communauté d'agglomération Paris-Saclay *« Le respect du calendrier de livraison des différentes sections de la ligne 18 avec sa première échéance 2026 pour la section Massy - CEA Saint-Aubin est vital. »*.
- des préoccupations de différents ordres : générales comme la durée des travaux, leur concomitance avec ceux de la RD36, le périmètre des emprises chantier et celui des ouvrages définitifs : *« Les réservations d'espace ne font pas la distinction entre la période des travaux et la situation ultérieure »*, mais aussi spécifiques liées à la compétence de leur auteur ou du secteur de leur activité économique.

La Société du Grand Paris, dans son mémoire en réponse, a confirmé le respect du calendrier. Par ailleurs, à la lecture de celui-ci, il apparaît très clairement que la réalisation du projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest engendre des impacts très forts tant

- en terme d'emprise (il est prévu une occupation de 12ha sur le terrain de la « friche Thalès », par exemple),
- en terme de calendrier du fait de la succession de chantiers d'aménagement urbain et/ou de voirie sur le même secteur (le chantier du dédoublement de la RD36 devrait suivre la réalisation de la Ligne 18, les modifications apportées au projet de la Ligne 18 autour de la gare St Quentin Est pourrait avoir des incidences sur le calendrier de la réalisation de la ZAC « Quartier des savoirs », notamment),
- en terme de circulation routière (la « fermeture », la « déviation » ou la « coupure » de l'avenue de l'Europe est prévue très tôt et si déviation il y a, elle serait sur le terrain de la « friche Thalès »),

- en terme d'usages et de fonctionnalités (cela concerne entre autres l'ouvrage annexe OA23 et la Zone de Protection Naturelle Agricole Forestière).

La commission d'enquête estime que les modifications apportées au projet initial de la Ligne 18 accentuent les impacts pendant la phase des travaux. Elle demande au maître d'ouvrage d'être très vigilant non seulement à l'égard de tout public mais aussi à l'égard des acteurs du territoire. Le projet de la Ligne 18 correspond à une infrastructure de transport qui doit servir un projet d'aménagement, comme le mentionne l'exposé des motifs de la Loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. A l'égard de l'ouvrage annexe OA23 et de la Zone de Protection Naturelle Agricole Forestière, la commission d'enquête considère que les atteintes sont très fortes et méritent d'être corrigées.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

En conclusion, la **commission d'enquête**, après avoir présenté

- le projet dans son contexte,
- le déroulement de l'enquête publique,
- la participation du public,
- son analyse du projet ainsi que ses conclusions motivées,

donne un AVIS FAVORABLE sur l'utilité publique du projet modifié de la Ligne 18 du réseau de transport Grand Paris Express **sous les trois réserves suivantes :**

Réserve 1 : La mise au sol de la Ligne 18

Dans le projet initial déclaré d'utilité publique en 2017, la section de la Ligne 18 située entre l'arrière-gare de CEA Saint-Aubin et le sud du Golf National comprend un viaduc complété par des sections en tranchées ouvertes, en rampe pour la zone de transition avec le tunnel à l'ouest. Le projet modifié prévoit le remplacement du viaduc par un passage au sol, qui opère une coupure franche d'une largeur certaine, voire très importante en certains lieux. Au niveau du « ventre de Châteaufort », cette évolution a aussi pour effet de morceler les parcelles agricoles, sises au sein de la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF), de créer des délaissés et de rendre très complexes les continuités agricoles et l'accès aux parcelles. Elle aura ainsi un impact fort et immédiat sur la fragmentation des parcelles mais aussi sur les conditions d'exploitation de celles-ci et, à terme, pour l'adaptation du modèle agricole aux conditions climatiques et à la demande sociétale. Cette section représente environ une distance d'1km sur une modification qui correspond à 5km.

La commission d'enquête demande que la section située entre la zone des Gravieres et le rond-point de Châteaufort soit en tranchée ouverte avec un passage en tranchée couverte sous la RD938.

Réserve 2 : L'ouvrage annexe OA23

Le déplacement de l'ouvrage annexe OA23, tout comme l'emprise chantier envisagée, emporte des impacts forts en termes de co-visibilité avec le Château de Versailles, environnementaux à l'égard des arbres remarquables situés à l'ouest de la clairière, d'usages pour le public mais aussi pour l'Office National des Forêts, gestionnaire de la Forêt Domaniale de Versailles. Ceux-ci peuvent apparaître excessifs.

La commission d'enquête demande l'abandon de cette modification envisagée par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage.

Réserve 3 : Les emprises chantier

Le dossier soumis à enquête publique ne distingue pas le faisceau à l'intérieur duquel les ouvrages définitifs trouveront leur place des emprises chantier à vocation temporaire. Dans le périmètre de la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF), les emprises définitives sont clairement délimitées. En ce qui concerne les emprises chantier, le maître d'ouvrage mentionne qu'elles pourraient se situer sur la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière. Cet état aurait des impacts forts du fait de la durée, de la nature du chantier sur la qualité de la terre cultivable, l'activité économique agricole, notamment.

La commission d'enquête demande qu'aucune emprise chantier ne soit prévue sur la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière pendant toute la durée du chantier.

A Paris, le 12 octobre 2021

**LA COMMISSION D'ENQUÊTE
SYLVIE DENIS DINTILHAC, PRÉSIDENTE**

MARION GLASER, MEMBRE

JEAN-PIERRE ZEGANADIN, MEMBRE

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

LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES TROIS TOMES SUIVANTS

TOME 1 : RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**TOME 2 : CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
PORTANT SUR LE PROJET MODIFIÉ DE LA LIGNE 18
PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUi DE ST QUENTIN EN YVELINES
PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE VERSAILLES**

TOME 3 : ANNEXES

PRÉAMBULE

Le projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express, qui reliera la gare Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers est déclaré d'utilité publique par le Décret n°2017-425 du 28 mars 2017 modifié par le Décret n°2021-26 du 14 janvier 2021, pour prendre en compte des modifications en la partie Est de la ligne.

En 2017, le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint Quentin en Yvelines n'était pas approuvé. Le Plan Local d'Urbanisme de Magny-les-Hameaux et celui de Guyancourt ont fait, alors, l'objet d'évolutions pour permettre la réalisation du projet. Selon le Rapport de présentation (pièce I.1.1 du dossier soumis à enquête publique, p.23), celles-ci portaient, notamment,

- *« pour le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Magny-les-Hameaux, sur*
 - *réduire un espace boisé classé de 850 m² environ sur les emprises de la section courante en aérien ;*
 - *définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de l'infrastructure en aérien ;*
 - *définir un second emplacement réservé également au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises d'un ouvrage technique annexe.*
- *pour le Plan Local d'Urbanisme de Guyancourt :*
 - *réduire un espace paysager protégé d'une surface totale d'environ 800 m² ;*
 - *réduire l'emplacement réservé n° 5 destiné à la réalisation d'un pôle d'échange multimodal au bénéfice de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, sur une surface d'environ 4 650 m² ».*

Aujourd'hui, la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, souhaite faire évoluer le projet en sa partie Ouest et la mise en œuvre des modifications envisagées nécessitent, également, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint Quentin en Yvelines.

*
* *

LE CADRE JURIDIQUE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE VERSAILLES

Le **Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Saint Quentin en Yvelines**, qui intègre les communes d'Elancourt, Guyancourt, La Verrière, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Trappes et Voisins-le-Bretonneux, a été approuvé le 23 février 2017.

La Société du Grand Paris prévoit d'apporter au projet de la Ligne 18 des évolutions sises sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de St Quentin en Yvelines, à savoir

- son tracé et déplacer en conséquence les ouvrages annexes OA15, OA16, OA18 et OA19
- son profil en long entre le Golf national et la RD36, sur la commune de Magny-les-Hameaux
- le mode constructif du tunnel entre la gare de Saint-Quentin Est et l'ouvrage annexe OA15 qui sera réalisé en tranchée couverte (la partie au nord de la gare restera creusée en souterrain au moyen d'un tunnelier)
- l'implantation de la gare de Saint-Quentin Est qui sera déplacée de 200 m environ vers le nord-est, ainsi que ses emprises de chantier qui seront agrandies.

Selon les dispositions de l'article L153-54 du Code de l'Urbanisme, une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme, ne peut intervenir que, si, entre autres, une enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur **la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** qui en est la conséquence.

D'autre part, l'opération qui fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique ne peut être regardée comme compatible avec le document d'urbanisme en vigueur qu'à la double condition qu'elle ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune dans ce plan et qu'elle ne méconnaisse pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue.

Le projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest suppose, ainsi, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de St Quentin en Yvelines, par des modifications d'ordre réglementaires et graphiques, selon la procédure définie par les articles L153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

A l'égard de **l'évaluation environnementale**, la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines, emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 du Code de l'urbanisme du fait de la suppression d'un Espace Boisé Classé (EBC) et réduction de l'emprise d'un « espace paysager à

protéger » et d'un « espace paysagé modulé ». Elle donne lieu à une évaluation environnementale, conformément à l'article R.104-9 dudit code, compte tenu de la présence sur le territoire intercommunal des sites Natura 20006 FR111025 dit « l'Étang de Saint-Quentin » et FR1112011 dit « le Massif de Rambouillet et les zones humides proches ».

*
* *

LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUi) DE SAINT QUENTIN EN YVELINES

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

- modifier son plan de zonage afin de :
 - supprimer un espace boisé classé (EBC) de 2 439 m² dont l'emprise, située dans le secteur du Mérantais à Magny-les-Hameaux, est traversée par l'infrastructure de la ligne 18 réalisée en tranchée couverte sur ce secteur ;
 - réduire de 57 190 m² un « espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier » inscrit sur le bois du Trou Berger à Guyancourt, afin de permettre la nouvelle implantation de la gare de Saint-Quentin Est, la réalisation d'une partie de la tranchée couverte de la ligne 18, et la mise en place des emprises de chantier agrandies dans le cadre de la présente DUP modificative ;
 - réduire de 13 300 m² un « espace paysager modulé, coeur d'îlot et fond de parcelle » situé au nord du Technocentre Renault à Guyancourt, pour permettre l'installation des emprises temporaires de chantier nécessaires au creusement du tunnel ;
- modifier son règlement écrit afin de :
 - exempter les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des dispositions :
 - limitant l'emprise au sol des constructions (modification de l'article U9 applicable aux zones
 - urbaine et à urbaniser) ;
 - imposant, d'une part, des normes minimales de places de stationnement pour les véhicules, les véhicules à deux-roues motorisés et les cycles non motorisés et, d'autre part, le stationnement des véhicules en dehors des voies et emprises

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

*
* *

L'AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE D'ÎLE-DE-FRANCE

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

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

- « pour le Rapport de présentation (pièce I.1.1. du dossier soumis à enquête publique) en indiquant avec précision les différents contours des espaces nécessaires la réalisation et à l'exploitation de la ligne 18, afin de :
 - justifier l'étendue des réductions d'emprise des protections réglementaires auxquelles il est nécessaire de procéder pour permettre la réalisation du projet ;

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

*

* *

L'EXAMEN CONJOINT DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

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

Paris-Saclay (EPAPS) et de représentants de services de l'État. La Commune de Guyancourt était représentée par Messieurs Ali Benaboud, Adjoint au Maire chargé de l'urbanisme et des travaux, Patrick Lottin, Directeur général des services techniques et Bérenger Chapillon, Responsable du Service urbanisme. Mesdames Armelle Billaudelle, Directrice générale des services, Aurélie Hennequin et Agathe Turpin étaient présentes pour la Commune de Magny-les-Haneaux.

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

*
* *

L'ENQUÊTE PUBLIQUE : DÉROULEMENT ET MOBILISATION DU PUBLIC

Les modalités d'organisation de l'enquête publique ont été définies dans l'arrêté préfectoral n° IDF 2021-05-21-00001 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles chantiers », modifié en sa partie Ouest (tronçon reliant les gares « CEA Saint-Aubin » et « Versailles Chantiers »), emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en Yvelines et du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles (78) qui a été signé le 21 mai 2021 par Monsieur le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris.

Un arrêté préfectoral portant rectification d'une erreur matérielle, en date du 27 mai 2021, a été signé par Monsieur le Directeur régional et interdépartemental adjoint de l'environnement, de l'aménagement et des transports de la Région Île-de-France, Directeur de l'unité départementale de Paris.

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 33 jours consécutifs, soit du 28 juin au 30 juillet 2021, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la
- durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites pour l'avis d'enquête,
- que les exemplaires papier du dossier d'enquête ainsi que les registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la Présidente de la commission d'enquête ont été

déposés en les lieux prévus, que le dossier était consultable en ligne sur le site internet dédié,

- qu'un registre électronique via un site internet dédié était mis à la disposition du public,
- que la commission d'enquête a tenu les permanences prévues pour recevoir le public,
- que les termes des arrêtés ayant organisé l'enquête ont été respectés.

En ce qui concerne la participation du public, **517 observations** ont été recueillies au cours de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique modificative relative au projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest.

Au cours de la phase de l'enquête publique, la thématique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été abordée, principalement, par les mêmes collectivités territoriales concernées, par des associations ou par des représentants de l'État (O.N.F., D.R.I.A.A.F.). Ces observations, parfois, reprennent les remarques formulées lors de la réunion d'examen conjoint ou abordent des points très précis, sur la base d'une argumentation solide.

Leur analyse conduit, toutefois, à relever certaines contributions exprimant des points de vue d'ordre général, qui soulignent le sentiment d'incomplétude du rapport de présentation des mises en compatibilité prévues :

- Un déposant partage une opposition de principe de manière directe « *NON à l'emport des documents d'urbanisme...Il serait dramatique, en plus, de rendre automatique la mise à jour du PLUi de SQY et du PLU de Versailles par euphémisme de « mise en conformité ». Nous avons constaté avec effroi que la nouvelle version de ces documents d'urbanisme a déjà été rédigée par la SGP. ».*
- Un autre soulève que la « *modification du PLUi de SQY, présentée dans le dossier d'enquête pour le nouvel emplacement est totalement insuffisante* ».
- La Ville de Versailles précise « *aucun élément technique précis n'est présenté sur l'usage prévu des parcelles. Cela ne permet pas de juger de l'opportunité du choix des parcelles, ni de la justesse de leur délimitation* ».
- Enfin, l'Association SAVE relève « *le dossier actuel bien peu fourni en documentation laisse une curieuse impression de manque de communication sur le projet. Il est particulièrement anormal que les usages et destinations des espaces des parcelles évoquées ne fassent pas l'objet de descriptions explicatives* ».

*

* *

LES CONCLUSIONS MOTIVÉES

Sur la compatibilité des évolutions prévues avec le S.D.R.I.F.

Au cours de la réunion d'examen conjoint, la question de la compatibilité de l'EBC du Trou Berger avec les règles du SDRIF a été soulevée et la MRAe d'île-de-France souligne l'importance « *d'établir la compatibilité des adaptations réglementaires du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines avec l'enjeu de préservation des espaces boisés identifiés par le SDRIF* ».

La Société du Grand Paris, dans son mémoire en réponse, mentionne, tout d'abord, le document d'orientations réglementaires du SDRIF, plus particulièrement les points 3.3. et 1 puis, affirme « *Il convient tout d'abord de rappeler que le réseau de transport public du Grand Paris est lui aussi identifié au SDRIF, sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Ainsi, le SDRIF n'interdit pas, aux termes des dispositions reproduites ci-dessus, la consommation d'espaces boisés et naturels par les infrastructures de transport* » sous certaines conditions.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

Sur les modifications réglementaires relatives au stationnement

En matière de stationnement, la réalisation du projet suppose la modification de normes qui conduit à « *exempter la SGP des règles en matière de stationnement* ». Au cours de la réunion d'examen conjoint, ce point a été débattu et les observations déposées reprennent largement les points de vigilance précédemment abordés.

Après lecture du Rapport de présentation, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de St Quentin en Yvelines a pour objet que « *le stationnement nécessaire à la gare et aux commerces sera supporté par la voirie et le domaine public* ». D'autre part, l'évaluation quantitative des besoins de stationnement est, également, interrogée : pour les contributeurs, il est important de répondre aux besoins liés au fonctionnement de la gare, c'est-à-dire employés, usagers de la gare stricto sensu mais aussi des commerces installés dans le même bâtiment. Enfin, la non-applicabilité des règles de végétalisation des aires de stationnement à la SGP questionne alors que la gare sera réalisée dans un quartier qui poursuit des objectifs de performance environnementale.

Le maître d'ouvrage répond à la préoccupation du stationnement sur la voirie publique en précisant que « *L'évolution du PLUi portée par la mise en compatibilité visant à permettre de réaliser des places de stationnement sur les voies et emprises publiques concerne uniquement les*

places nécessaires au personnel exploitant de la gare, les dépose-minute et les places PMR. ». Quant à la demande d'évaluation quantitative en matière de stationnement, aucun élément nouveau n'est apporté.

La commission d'enquête note que l'exemption demandée par le maître d'ouvrage en matière de stationnement revêt une importance toute particulière à plusieurs titres

- **l'exemption concerne le secteur de la gare St Quentin Est qui devrait être un pôle de mobilité et susciter un report modal vers le transport en commun,**
- **la réalisation de la ZAC Quartier des savoirs au sein de laquelle le stationnement devrait, selon le maître d'ouvrage, être assuré, n'est pas concomitante avec celle de la mise en service de la gare St Quentin Est,**
- **il est prévu une surélévation du bâtiment gare qui pourrait accueillir des activités de commerces, notamment.**

D'autre part, à la lecture des réponses de la Société du Grand Paris, la notion de places prévues semble floue.

La commission d'enquête, dans ce contexte, émet des réserves sur le bien-fondé de cette modification relative au stationnement.

Sur les modifications réglementaires relatives aux espaces libres et plantations – obligation de planter

Dans le Rapport de présentation, il est mentionné que « *les règles de l'article U13.2 ne s'appliquent pas...* ». La Ville de Guyancourt, dans sa contribution, souligne son attachement à « *préserver la patrimoine arboré de son territoire et demande à la SGP et à l'EPAPS de garantir des compensations en cas d'arbres coupés* ».

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage invoque, comme justification de cette demande d'exemption, le fait que « *Les dispositifs qui pourraient être installés dans une gare n'auraient qu'une capacité de production négligeable par rapport aux besoins d'un métro automatique, tout en complexifiant considérablement la chaîne. A l'inverse, les gares consomment très peu d'eau. Pour autant, les projets de la SGP prévoient usuellement des dispositifs d'économie d'eau ou de récupération* ».

La commission d'enquête constate le peu de mesures qui seront mises en œuvre pour répondre à un cahier des charges vertueux et regrette cet état de fait à l'heure de la recherche de performance énergétique et du plan de relance de la transition écologique.

Sur les modifications graphiques des OAP Thalès et Secteur Porte du Mérentais

Le Rapport de présentation présente des modifications qui portent essentiellement sur des suppressions d'Espaces Boisés Classés (EBC) et d'Espaces Paysagers Protégés ou Mis en Valeur (EPPouMV), situés sur le secteur du Mérentais, au Trou Berger et au Nord du Technocentre.

De manière générale, la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) d'Île de France, dans son avis délibéré du 8 avril 2021, recommande, non seulement, à l'égard du dossier soumis à enquête publique, de « compléter... en indiquant avec précision les différents contours des espaces nécessaires la réalisation et à l'exploitation de la ligne 18 ». Elle recommande à plusieurs reprises en demandant une reprise plus concise de l'écriture des adaptations réglementaires écrites et graphiques « afin de n'autoriser que les constructions et installations strictement nécessaires au projet ».

La Société du Grand Paris confirme, dans son mémoire en réponse, que « L'espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier du Trou Berger figurant au PLUi est diminué de 57 190 m² sur 184 445 m² par la mise en compatibilité demandée, afin de permettre le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est et du puits d'entrée du tunnelier - ainsi que la réalisation de la tranchée couverte ». En 2017, cet espace a déjà été réduit suite à la déclaration d'utilité publique du projet initial de la Ligne 18 ; aujourd'hui, le déclassement supplémentaire est justifié par le changement de méthode constructive et du départ du tunnelier.

La commission d'enquête formule plusieurs observations : la Société du Grand Paris demande le déclassement de 5,7ha environ qui correspond à une surface importante (à peu 1/3 de la surface de l'espace protégé), d'autre part, la mise en compatibilité a pour fondement non pas une modification de l'ouvrage définitif mais l'augmentation de l'emprise chantier ; enfin, l'emprise chantier est par nature temporaire alors que le déclassement est une mesure à caractère définitif.

La commission d'enquête s'interroge sur la pertinence du déclassement d'une telle surface au regard de ces trois éléments.

La commission d'enquête émet une réserve sur la nécessité de déclasser une surface de 5,7ha d'espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier du Trou Berger. Après une estimation aussi fine que possible et une justification circonstanciée, la réduction de l'espace protégé devrait se limiter à la surface strictement nécessaire.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

En conclusion, la commission d'enquête, après avoir présenté

- le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Versailles dans son contexte,
- le déroulement de l'enquête publique,
- la participation du public,
- ses conclusions motivées,

donne un **AVIS FAVORABLE** au projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de St Quentin en Yvelines sous les réserves suivantes :

Réserve 1 : les modifications réglementaires relatives au stationnement

Le bon fonctionnement de la gare St Quentin Est est conditionné à un accès facile et multimodal pour le public. Assurer le stationnement est un facteur de réussite. Il apparaît qu'accorder l'exemption à l'obligation de réaliser sur les abords de la gare des places de stationnement en dehors des voies et des emprises publiques, des normes minimales de places de stationnement en vigueur ne répond pas à l'intérêt général. Cette évolution du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de St Quentin en Yvelines devrait être supprimée.

Réserve 2 : la réduction de l'« espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier » inscrit sur le bois du Trou Berger à Guyancourt

Le maître d'ouvrage demande le déclassement d'une surface de 5,7ha sise à l'espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier du Trou Berger. La justification de cette évolution du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de St Quentin en Yvelines semble fragile. Le déclassement ne devrait porter que sur les installations et constructions définitives.

A Paris, le 12 octobre 2021

LA COMMISSION D'ENQUÊTE
SYLVIE DENIS DINTILHAC, PRÉSIDENTE

MARION GLASER, MEMBRE

JEAN-PIERRE ZEGANADIN, MEMBRE

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

LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES TROIS TOMES SUIVANTS

TOME 1 : RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**TOME 2 : CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
PORTANT SUR LE PROJET MODIFIÉ DE LA LIGNE 18
PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUi DE ST QUENTIN EN YVELINES
PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE VERSAILLES**

TOME 3 : ANNEXES

PRÉAMBULE

Le projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express, qui reliera la gare Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers est déclaré d'utilité publique par le Décret n°2017-425 du 28 mars 2017 modifié par le Décret n°2021-26 du 14 janvier 2021, pour prendre en compte des modifications en la partie Est de la ligne.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles a, déjà, fait l'objet d'évolutions pour permettre la réalisation du projet. Selon le Rapport de présentation (pièce I.2.1 du dossier soumis à enquête publique, p.21), celles-ci portaient, notamment, sur

- *« l'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin*
 - *de réduire un périmètre de constructibilité limitée sous les emprises de la gare « Satory » ;*
 - *de réduire un Espace Boisé Classé sous les emprises d'un ouvrage technique annexe ;*
 - *de définir un nouvel emplacement réservé en zone naturelle NF au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de ce même ouvrage technique annexe ;*
- *l'adaptation du tableau des emplacements réservés afin de modifier l'emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris pour l'ouvrage annexe OA23».*

Aujourd'hui, la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, souhaite faire évoluer le projet en sa partie Ouest et la mise en œuvre des modifications envisagées nécessitent, également, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles.

*
* *

LE CADRE JURIDIQUE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE VERSAILLES

Le **Plan Local d'Urbanisme de Versailles** a été approuvé le 8 septembre 2006. Il a fait l'objet d'une révision partielle le 24 novembre 2011 et, notamment, d'une mise en compatibilité par Décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique le projet de la Ligne 18.

La Société du Grand Paris prévoit d'apporter au projet de la Ligne 18 des évolutions sises sur le territoire de Versailles, à savoir

- déplacer de :
 - 25 mètres vers le nord, l'ouvrage annexe de service n° 21 (OA21), implanté au sud-ouest du territoire communal ;
 - 85 mètres l'ouvrage annexe de service n° 22b (OA22b) implanté au sud du territoire communal ;
 - 20 mètres vers l'est l'ouvrage annexe de service n° 23 (OA23) implanté dans une clairière de la forêt domaniale, dite du pré Saint-Martin à Versailles entre la RN12 et les voies ferrées ;
- élargir les emprises chantier des gares de Satory et Versailles-Chantiers, et reporter ces emprises supplémentaires sur le plan général des travaux ;
- créer un nouvel ouvrage annexe de service n° 22 (OA22) attenant à la gare de Satory.

Selon les dispositions de l'article L153-54 du Code de l'Urbanisme, une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme, ne peut intervenir que, si, entre autres, une enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur **la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** qui en est la conséquence.

D'autre part, l'opération qui fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique ne peut être regardée comme compatible avec le document d'urbanisme en vigueur qu'à la double condition qu'elle ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune dans ce plan et qu'elle ne méconnaisse pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue.

Le projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest suppose, ainsi, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles, par des modifications d'ordre réglementaires et graphiques, selon la procédure définie par les articles L153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

A l'égard de **l'évaluation environnementale**, depuis le 9 décembre 2020, selon les dispositions de l'article L104-1 du Code de l'urbanisme, « *Font l'objet d'une évaluation environnementale, dans les*

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

*
* *

LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) DE VERSAILLES

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

- adapter son plan de zonage en :
 - réduisant de 5329 m² l'emprise d'un Espace Boisé Classé (EBC) pour tenir compte du nouveau positionnement de l'ouvrage annexe n° 23 et de son emprise de chantier ;
 - déplaçant et augmentant de 176 m² l'emprise de l'emplacement réservé n° 18 de l'ouvrage annexe n° 23 dont la superficie sera désormais de l'ordre de 1116 m² ;
 - étendant de 2171 m² la zone UM dédiée principalement aux activités ferroviaires, sur la totalité de l'emprise de la gare de Versailles-Chantiers, et diminuant par voie de conséquence, l'emprise du secteur USPe ;
- adapter son règlement afin d'autoriser les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris dans le secteur USv, et tenir compte de la réduction d'Espace Boisé Classé (EBC) nécessaire à la réalisation de l'ouvrage annexe n°23.

*
* *

L'EXAMEN AU CAS PAR CAS PAR LA MISSION RÉGIONALE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE D'ÎLE-DE-FRANCE

La Société du Grand Paris a saisi, par courrier daté du 16 décembre 2020, la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France dans le cadre d'une demande d'examen au cas par cas portant dispense de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles.

Par décision n° MRAe IDF-2021-6101 du 10 février 2021, la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a considéré que « *La mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du plan local d'urbanisme (PLU) de Versailles n'est pas soumise à évaluation environnementale* ».

*
* *

L'EXAMEN CONJOINT DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

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

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

L'ENQUÊTE PUBLIQUE : DÉROULEMENT ET MOBILISATION DU PUBLIC

Les modalités d'organisation de l'enquête publique ont été définies dans l'arrêté préfectoral n° IDF 2021-05-21-00001 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles chantiers », modifié en sa partie Ouest (tronçon reliant les gares « CEA Saint-Aubin » et « Versailles Chantiers »), emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en Yvelines et du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles (78) qui a été signé le 21 mai 2021 par Monsieur le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris.

Un arrêté préfectoral portant rectification d'une erreur matérielle, en date du 27 mai 2021, a été signé par Monsieur le Directeur régional et interdépartemental adjoint de l'environnement, de l'aménagement et des transports de la Région Île-de-France, Directeur de l'unité départementale de Paris.

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 33 jours consécutifs, soit du 28 juin au 30 juillet 2021, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites pour l'avis d'enquête,
- que les exemplaires papier du dossier d'enquête ainsi que les registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la Présidente de la commission d'enquête ont été déposés en les lieux prévus, que le dossier était consultable en ligne sur le site internet dédié,
- qu'un registre électronique via un site internet dédié était mis à la disposition du public,
- que la commission d'enquête a tenu les permanences prévues pour recevoir le public,
- que les termes des arrêtés ayant organisé l'enquête ont été respectés.

En ce qui concerne la participation du public, **517 observations** ont été recueillies au cours de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique modificative relative au projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest.

Au cours de la phase de l'enquête publique, la thématique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été abordée, principalement, par les mêmes collectivités territoriales concernées, par des associations ou par des représentants de l'État (O.N.F., D.R.I.A.A.F.). Ces observations, parfois, reprennent les remarques formulées lors de la réunion d'examen conjoint ou abordent des points très précis, sur la base d'une argumentation solide.

Leur analyse conduit, toutefois, à relever que certaines contributions expriment des points de vue d'ordre général, qui soulignent le sentiment d'incomplétude du rapport de présentation des mises en compatibilité prévues :

- Un déposant partage une opposition de principe de manière directe « *NON à l'emport des documents d'urbanisme...Il serait dramatique, en plus, de rendre automatique la mise à jour du PLUi de SQY et du PLU de Versailles par euphémisme de « mise en conformité ». Nous avons constaté avec effroi que la nouvelle version de ces documents d'urbanisme a déjà été rédigée par la SGP. ».*
- Un autre soulève que la « *modification du PLUi de SQY, présentée dans le dossier d'enquête pour le nouvel emplacement est totalement insuffisante ».*
- La Ville de Versailles précise « *aucun élément technique précis n'est présenté sur l'usage prévu des parcelles. Cela ne permet pas de juger de l'opportunité du choix des parcelles, ni de la justesse de leur délimitation ».*
- Enfin, l'Association SAVE relève « *le dossier actuel bien peu fourni en documentation laisse une curieuse impression de manque de communication sur le projet. Il est particulièrement anormal que les usages et destinations des espaces des parcelles évoquées ne fassent pas l'objet de descriptions explicatives ».*

Lors de la réunion publique du 6 juillet 2021 à Guyancourt, un internaute a posé des questions relatives à l'ouvrage technique OA23 quant à son dimensionnement, son emplacement et la surafe de réduction de l'Espace Boisé Classé (EBC).

*
* *

LES CONCLUSIONS MOTIVÉES

Sur l'extension de la zone UM

Selon le Rapport de présentation versé au dossier soumis à enquête publique, le règlement graphique est concerné par la présente mise en compatibilité du fait de l'évolution proposée de la zone USP. Le secteur USPe serait réduit sur une superficie de 2 171 m² au niveau de la gare de Versailles-Chantiers au bénéfice de la zone UM et l'élargissement de l'emprise est justifié par des « *raisons de cohérence et de simplification* » et « *pour assurer la desserte piétonne pendant la phase travaux* ».

La Ville de Versailles, lors de la réunion d'examen conjoint et dans son observation, s'est émue de cette modification de zonage, et « *demande à la SGP de remettre le zonage tel qu'il était*

initialement ». D'autre part, la Fondation des Diaconesses de Reuilly précise, dans sa contribution « à la suite des dernières réunions avec la SGP, cette dernière nous a indiqué que l'emprise chantier en phase de travaux de génie civil ne concernera pas notre parcelle pour le cheminement piéton initialement envisagée pour l'accès à la gare de Versailles Chantier ».

Dans son mémoire en réponse, la Société du Grand Paris précise : « Au vu de l'avancement des études et des échanges entre la SGP et la Fondation des Diaconesses de Reuilly, la modification du zonage UM/USPe n'est plus nécessaire. Cette évolution du PLU de Versailles sera donc supprimée de la mise en compatibilité, tel que le préconise la Fondation dans son observation ».

La commission d'enquête prend acte de cette réponse et émet, donc, une réserve portant sur la suppression de cette mise en compatibilité.

Sur la modification du règlement de la zone USv – Satory

L'évolution du règlement proposée dans le Rapport de présentation figurant au dossier soumis à enquête publique a pour objectif de lever les incompatibilités pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris selon la logique suivante : ... les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées dans la secteur USv de la zone US afin de permettre la construction de la gare de Satory.

Tant dans le Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint que dans les observations déposées sur le registre électronique, plusieurs contributeurs s'interrogent sur le but et l'adéquation de cette modification réglementaire. La Ville de Versailles rappelle la finalité d'espace vert et public du secteur USv « espaces aménagés en espace public structurant (parc, onde verte active, mail principal, partie est du quartier Lisière) » et propose de scinder en deux sous-secteurs USv1 et USv2. L'Association SAVE souligne « il est singulier que le dossier ne comporte aucune donnée sur les besoins pour l'installation de la gare de Satory et pour l'ouvrage 22 cheminée d'aération et de secours dont les emplacements et besoins au sol auraient dû faire l'objet d'une analyse dans le dossier ».

Dans le mémoire en réponse, la Société du Grand Paris confirme que « cette évolution réglementaire du secteur USv – Satory n'est pas motivée par la réalisation de l'ouvrage annexe 22., mais uniquement par la réalisation de la gare de Satory : en effet, le seul ouvrage de la Ligne 18 situé en secteur USv est la gare de Satory, l'ouvrage annexe n° 22 étant en secteur UKa ».

A titre liminaire, la commission d'enquête souligne qu'en 2017, une mise en compatibilité avait été approuvée pour « réduire un périmètre de constructibilité limitée sous les emprises de la

gare « Satory ». Aujourd'hui, au regard de

- **la finalité d'espace vert et public du secteur USv,**
- **la justification de la mise en compatibilité qui porte uniquement par la réalisation de la gare « Satory »,**
- **l'acceptation par la Société du Grand Paris du principe de scission du secteur USv en deux sous-secteurs, proposé par par la Ville de Versailles,**

la commission d'enquête considère que lever la constructibilité limitée sur tout le secteur peut paraître excessif, avec un risque de dénaturer ce secteur par rapport à la finalité qu'il poursuit. Elle demande, donc, dans la continuité de la proposition faite par la Ville de Versailles et acceptée par la Société du Grand Paris, que ce secteur USv soit scindé en deux sous-secteurs. Le périmètre du sous-secteur qui permettra l'exemption de la constructibilité limitée pour les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris devra correspondre à l'emprise de l'ouvrage définitif de la gare « Satory ».

Sur le Bois Saint Martin et l'ouvrage annexe OA23

Dans le Rapport de présentation, l'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) apparaît indispensable afin de permettre :

o la réduction de l'emprise d'espaces boisés classés dans la forêt domaniale de Versailles de 5 329 m² pour les besoins du nouveau positionnement de l'ouvrage annexe OA23 et de son emprise chantier, modifié pour respecter les inter-distances de sécurité (Rapport de présentation p.25 : en sus des 950m² déclassés par la DUP initiale pour les besoins de l'OA23)

o le recalage de l'emprise et l'augmentation de la surface de l'emplacement réservé n° 18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris pour correspondre à celles de l'ouvrage annexe OA23 (Rapport de présentation p.25 : l'emplacement réservé n°18, d'une surface de 950m², est remplacé par un nouvel emplacement réservé n°18, d'une surface de 1 116m²).

Cette mise en compatibilité du PLU de Versailles soulève de nombreuses contributions, voire des oppositions très vives : « ... *s'oppose au changement de la destination forestière du plateau Saint-Martin et de sa rampe d'accès. Au final, l'espace forestier doit être maintenu dans son intégralité exception faite, pour autant que l'OA23 est réalisé, des 150m² d'emprise de la grille servant de sas d'accès* ».

L'ensemble des contributeurs relèvent que la suppression d'espaces boisés classés porte sur une superficie « *excessive* » et demandent que « *l'atteinte à la forêt domaniale soit extrêmement réduite* ».

La Société du Grand Paris, dans le mémoire en réponse, n'apporte pas d'arguments nouveaux par rapport aux éléments figurant dans le Rapport de présentation versé au dossier soumis à enquête

publique : « L'ouvrage et son emprise chantier ne sont pas compatibles avec la conservation ou la création de boisements : il convient donc de déclasser pour partie cet EBC sur les nouvelles emprises de l'ouvrage technique annexe, sur une superficie de 5 329 m² (en bleu sur le plan ci-dessous), en sus des 950 m² déclassés par la déclaration d'utilité publique initiale pour les besoins de cet ouvrage (en orange sur le plan ci-dessous) ».

La commission d'enquête, dans ses conclusions portant sur l'utilité publique du projet modifié, a considéré que les évolutions concernant l'ouvrage annexe OA23 telles que présentées dans le dossier soumis à enquête publique comportaient des atteintes qui pouvaient être qualifiées excessives. Elle a, par ailleurs, formulé dans son avis une réserve demandant la suppression de cette évolution relative à l'ouvrage annexe OA23.

La commission d'enquête considère, donc, que ces mises en compatibilité liées à

- **l'augmentation et au déplacement de l'emprise de l'ouvrage annexe OA23**
- **la réduction de l'Espace Boisé Classé (EBC)**

se trouvent dénuées de tout fondement.



AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

En conclusion, la commission d'enquête, après avoir présenté

- le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Versailles dans son contexte,
- le déroulement de l'enquête publique,
- la participation du public,
- ses conclusions motivées,

donne un **AVIS FAVORABLE** au projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles sous les réserves suivantes :

Réserve 1 : Extension de la zone UM

Dans son mémoire en réponse, la Société du Grand Paris mentionne que « *cette évolution du PLU de Versailles sera supprimée de la mise en compatibilité* ».

Il convient ainsi de supprimer cette évolution du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles.

Réserve 2 : Secteur USv – Satory

L'évolution projetée permet d'exempter pour les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris les prescriptions de constructibilité limitée pour tout le secteur USv. La Société du Grand Paris précise, dans le mémoire en réponse, que le fondement de la mise en compatibilité est seulement la réalisation de la gare « Satory ».

Ainsi, il est demandé que ce secteur USv soit scindé en deux sous-secteurs. Le périmètre du sous-secteur qui permettra l'exemption de la constructibilité limitée pour les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris correspondra à l'emprise de l'ouvrage définitif de la gare « Satory ».

Réserve 3 : Bois St Martin – Ouvrage annexe 23

La commission d'enquête considère que les évolutions portées à la réalisation de l'ouvrage annexe OA23 ont des impacts très forts et a émis une réserve demandant la suppression de la modification prévue pour cet ouvrage annexe OA23. De fait, l'évolution du Plan Local d'Urbanisme de Versailles pour prendre en compte cette modification n'apparaît plus justifiée et doit être supprimée.

A Paris, le 12 octobre 2021

LA COMMISSION D'ENQUÊTE
SYLVIE DENIS DINTILHAC, PRÉSIDENTE

MARION GLASER, MEMBRE

JEAN-PIERRE ZEGANADIN, MEMBRE