

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

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

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

Enquête publique ouverte du 15 juin au 17 juillet 2020

- soit pendant une durée de 33 jours consécutifs –

RAPPORT D'ENQUÊTE

Tome 2

15 septembre 2020

Membres de la Commission d'enquête

Catherine MARETTE, présidente

Marie-Claire EUSTACHE, vice-présidente

Sylviane DUBAIL, Daniel TOURNETTE, Laurent KLEIN, membres titulaires

LISTE DES SIGLES & ABREVIATIONS UTILISES

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

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

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUETE

LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES TROIS TOMES SUIVANTS

TOME 1	<p>RAPPORT <i>Préambule</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Présentation de l'enquête publique 2. Examen du dossier d'enquête 3. Déroulement de l'enquête 4. Evaluation du projet soumis à enquête <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Thème A</td> <td>Participation- Accessibilité du dossier</td> </tr> <tr> <td>Thème B</td> <td>Evolution du tracé</td> </tr> <tr> <td>Thème C</td> <td>Gare du CEA-Saint-Aubin</td> </tr> <tr> <td>Thème D</td> <td>Rentabilité économique</td> </tr> <tr> <td>Thème E</td> <td>Impacts temporaires</td> </tr> <tr> <td>Thème F</td> <td>Impacts permanents</td> </tr> <tr> <td>Thème G</td> <td>Mise en compatibilité</td> </tr> <tr> <td>Thème H</td> <td>Ligne 18 Hors enquête</td> </tr> </table> 5. Synthèse des appréciations du projet 	Thème A	Participation- Accessibilité du dossier	Thème B	Evolution du tracé	Thème C	Gare du CEA-Saint-Aubin	Thème D	Rentabilité économique	Thème E	Impacts temporaires	Thème F	Impacts permanents	Thème G	Mise en compatibilité	Thème H	Ligne 18 Hors enquête
Thème A	Participation- Accessibilité du dossier																
Thème B	Evolution du tracé																
Thème C	Gare du CEA-Saint-Aubin																
Thème D	Rentabilité économique																
Thème E	Impacts temporaires																
Thème F	Impacts permanents																
Thème G	Mise en compatibilité																
Thème H	Ligne 18 Hors enquête																
TOME 2	<p>AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION <i>Rappel du préambule</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cadre général du projet 2. Déroulement de l'enquête 3. Evaluation de l'utilité publique des modifications 4. Conclusions motivées et avis sur la DUP modificative 5. Conclusions motivées et avis sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Généralités</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Wissous</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Palaiseau</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Conclusions et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Orsay</td> </tr> </table> 	Généralités			Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Wissous		Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Palaiseau		Conclusions et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Orsay								
Généralités																	
	Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Wissous																
	Conclusions motivées et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Palaiseau																
	Conclusions et avis de la commission sur la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Orsay																
TOME 3	<p>ANNEXE UNIQUE : Tableaux de synthèse des observations, courriers et courriels recueillis</p>																

Table des matières

0. Préambule	7
Procédure réglementaire spécifique de l'enquête	7
1. Cadre général du projet.....	9
1.1. Cadre général dans lequel s'inscrit le projet de modification	9
1.2. Le projet de déclaration d'utilité publique modificative	11
1.2.1. L'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin dans le projet.....	11
1.2.2. Les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section entre les gares « Aéroport d'Orly » et « CEA Saint-Aubin » incluant notamment une optimisation à la transition souterrain/aérien résultant de l'avancée des études techniques	11
1.2.3. La mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du programme du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18	11
1.3. Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme	12
1.3.1. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Wissous	13
1.3.2. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Palaiseau	14
1.3.3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Orsay	15
2. Déroulement de l'enquête	17
2.1. La nécessité d'une nouvelle enquête publique unique	17
2.1.1. Le projet de DUP modificative	17
2.1.2. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	19
2.2. Le contenu du dossier d'enquête publique	19
2.3. La désignation d'une commission d'enquête	19
2.4. L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique unique.....	20
2.5. La publicité de l'enquête publique	21
2.6. L'ouverture de l'enquête au public	22
2.7. Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse	22
2.8. La déclaration d'utilité publique	23
3. Evaluation de l'utilité publique de la DUP modificative.....	26
3.1. Analyse bilancielle	26
3.1.1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt général ?	27
3.1.2. Pertinence du projet et proportionnalité aux enjeux : la procédure d'expropriation et le périmètre de la DUP modificative envisagée sont-ils nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?	29
3.1.3. Le coût financier et la rentabilité socio-économique.....	30
3.1.4. Des atteintes mesurées à la propriété privée pour cette DUP modificative, et uniquement en phase travaux.....	33

3.1.5.	Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics	34
3.1.5.1.	<i>Intérêt public social</i>	34
3.1.5.2.	<i>Santé publique</i>	37
3.1.5.3.	<i>Environnement</i>	39
3.1.5.4.	<i>Principe de précaution</i>	43
3.1.6.	Les autres contrôles effectués	45
3.1.6.1.	<i>Compatibilités avec les documents d'urbanisme de rang supérieur</i>	45
3.1.6.2.	<i>Compatibilité avec les documents d'urbanisme communaux</i>	46
3.2.	Conclusions de l'analyse bilancielle	47
4.	Conclusions motivées et avis sur la déclaration d'utilité publique modificative	54
5.	Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme	59
5.1.	Généralités.....	59
5.2.	Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Wissous	60
5.3.	Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Palaiseau.....	63
5.4.	Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Orsay	68

0. Préambule

Procédure réglementaire spécifique de l'enquête

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

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

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

Les enquêtes présentant un intérêt national et un caractère urgent

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

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

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

1

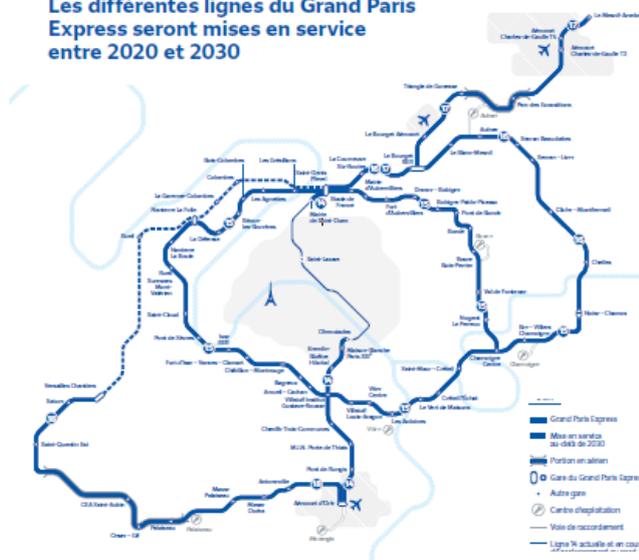
CADRE GENERAL DU PROJET

1. Cadre général du projet

1.1. Cadre général dans lequel s'inscrit le projet de modification

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

Les différentes lignes du Grand Paris Express seront mises en service entre 2020 et 2030



Chiffres clés du Grand Paris Express

- 200 KM** de lignes de métro automatique seront créés
- 68** nouvelles gares relieront les pôles du Grand Paris, les 3 aéroports et les gares TGV
- 2 MILLIONS** de voyageurs emprunteront chaque jour ce nouveau réseau

4 nouvelles lignes de métro automatique seront réalisées et une ligne de métro sera prolongée :

- LIGNE 15** nouvelle ligne de métro en rocade proche de Paris
- LIGNES 16, 17 ET 18** nouvelles lignes de métro desservant des territoires en développement
- LIGNE 14** prolongement de la ligne de métro existante

La Ligne 18 en quelques chiffres

- 13 communes** dans **3 départements**
- Mise en service **2026** entre Massy-Palaiseau et CEA Saint-Aubin
- 2027** entre Massy-Palaiseau et Aéroport d'Orly
- 2030** entre CEA Saint-Aubin et Versailles Chantiers

Vitesse commerciale 65 KM/H

35 KM dont **14 KM** en aérien

10 GARES avec de multiples correspondances

150 000 voyages par jour

Extraits du Dossier d'information pages 4-5-6-7

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

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

Le projet, déclaré d'utilité publique par le décret du 28 mars 2017, comprend 8 gares sur les 10 prévues pour la Ligne 18. En effet, la gare Aéroport d'Orly, commune aux Lignes 14 et 18 a été présentée dans le dossier d'enquête publique du prolongement de la Ligne 14, et la gare CEA Saint-Aubin n'avait pas été incluse en raison des incertitudes sur l'évolution des fonctions du CEA.

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

Le projet soumis à la présente enquête publique modifie le projet déclaré d'utilité publique par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017, en ce qu'il porte :

- Sur la gare CEA Saint-Aubin, qui n'était pas incluse dans le décret du 28 mars 2018,
- Sur les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, incluant notamment une optimisation à la transition souterrain/aérien, résultant de l'avancée des études techniques,
- La mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18.

La modification de la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, doit être prise par décret en Conseil d'Etat, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé, le site de maintenance et de remisage, les gares et les autres ouvrages du projet.

En conséquence de ces modifications, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme suivants est nécessaire : plan local d'urbanisme (PLU) et plan d'aménagement des zones d'aménagement concerté (ZAC) traversées.

1.2. Le projet de déclaration d'utilité publique modificative

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative, concernant la Ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express, reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue), Antony-pole, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin-est, Satory et Versailles-Chantiers, porte sur trois objets, en rapport avec le projet déjà déclaré d'utilité publique le 28 mars 2017, qui sont respectivement décrits ci-dessous.

1.2.1. L'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin dans le projet

La création de la Gare CEA Saint-Aubin est un des objets de cette DUP modificative. En effet Cette gare n'a pas été intégrée à la DUP initiale pour cause d'implantation dans le périmètre de danger lié aux activités du CEA. Le porter à connaissance du Préfet, notifié le 20 février 2020 révisé la zone de danger, pour prendre en compte la diminution du risque consécutif à l'arrêt des deux réacteurs du site et à la diminution du stock d'iode : la nouvelle zone de danger est ramenée à une bande de 250 m autour des installations du CEA. Cette réduction de la zone de danger a été intégrée par une mise à jour du plan local d'urbanisme (PLU) de Saclay par arrêté du maire n° 63/2020. L'emplacement prévu pour la gare de CEA Saint-Aubin n'étant plus à l'intérieur de la zone de danger, il n'y a plus d'incompatibilité entre le PLU et la construction de la gare.

1.2.2. Les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section entre les gares « Aéroport d'Orly » et « CEA Saint-Aubin » incluant notamment une optimisation à la transition souterrain/aérien résultant de l'avancée des études techniques

L'évolution du tracé et de son profil en long entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint -Aubin entraînent plusieurs modifications sur les emprises chantier, les ouvrages annexes et le SMI sur les communes de Wissous, Palaiseau et Orsay. Les modifications principales portent sur les ouvrages OA4 et OA5, l'accès à l'OA7 en phase chantier à Wissous, l'évolution de l'emprise chantier pour permettre le puits d'accès du tunnelier nécessitant le déplacement de l'OA14, l'agrandissement de l'emprise du SMI à l'ouest et la mise au sol de la ligne avant la rampe d'accès au viaduc à Palaiseau, l'évolution de l'emprise chantier pour le franchissement de la RN118 à Orsay.

1.2.3. La mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du programme du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18

Le projet de DUP modificative prévoit une mise à jour de la rentabilité socio-économique de la ligne 18 en présentant d'abord une nouvelle estimation du coût de la ligne et de son financement, puis un nouveau calendrier de sa mise en service, enfin une nouvelle estimation des avantages qu'apportera la ligne en termes de transport et de créations et de valorisation des emplois.

Sur les coûts et leur financement, le projet explicite l'augmentation très importante du coût prévisible de la ligne qui passe de 3,108 milliards d'euros à 4,457 milliards. L'essentiel de l'augmentation provient d'une réévaluation très significative des provisions pour risques (+685 millions d'euros) et de l'inclusion dans le projet de

la gare CEA Saint-Aubin et des véhicules de maintenance des infrastructures.

Parallèlement, la loi de finances pour 2019 a accru les ressources de la SGP, en augmentant la part des taxes qui lui est affectée ; des subventions européennes ont aussi été obtenues pour le projet.

La DUP modificative ouvre la possibilité d'expropriations ou d'acquisitions foncières à l'amiable pour un montant de 152 millions d'euros (contre 175 millions en DUP initiale). Ce montant est élevé, mais la DUP modificative ne prévoit aucune nouvelle expropriation de propriété privée.

Sur le nouveau calendrier, le projet de DUP modificative s'inscrit dans le droit fil des décisions prises lors de l'arbitrage gouvernemental du 22 février 2018. La mise en service du tronçon reliant l'aéroport d'Orly à la gare CEA Saint-Aubin est reportée à 2027 contre 2024 prévu antérieurement. Toutefois, suite à la demande présentée par la région Île-de-France, le tronçon entre Massy et CEA Saint-Aubin sera mis en service dès 2026. La mise en service du tronçon CEA Saint-Aubin-Versailles-Chantiers demeure prévue pour 2030.

Enfin il convient de noter que le projet soumis à enquête publique ne prévoit aucune date de mise en service du dernier tronçon de la ligne 18 (Versailles-Chantiers-Nanterre-La Folie).

Sur la rentabilité socio-économique de la ligne 18, celle-ci est remise en cause par le projet de DUP modificative dès lors que les coûts de la ligne sont réévalués et que la mise en service est retardée par rapport aux dispositions retenues en DUP initiale. Le projet procède en conséquence à un nouveau calcul des avantages procurés par la ligne afin de savoir quelle est désormais sa rentabilité socio-économique.

Les trafics attendus sur la ligne sont un peu réévalués à la hausse par rapport à ce qui était estimé antérieurement. Ils devraient se situer en 2030 entre 100 000 et 150 000 voyageurs par jour avec entre 15 000 et 20 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

Les « avantages conventionnels » (valorisation des effets transports, régularité, confort et gains environnementaux) atteignent 2,1 milliards d'euros.

Les « avantages non conventionnels », valorisation des emplois que créera la ligne et effet positif sur la productivité de la zone que va générer sa densification, dépassent les 7 milliards d'euros.

Au total les avantages actualisés à attendre de la ligne 18 atteignent 10,4 milliards pour une estimation du coût du projet de 4,457 milliards, dégageant ainsi un bénéfice de près de 6 milliards d'euros.

1.3. Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme

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

L'optimisation de la ligne 18 requiert aujourd'hui une DUP modificative qui impacte à nouveau les territoires des communes concernées, et donc la mise en œuvre d'une

nouvelle mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces dernières que sont Wissous, Palaiseau et Orsay. La commune de Saclay a été retirée de cette procédure, suite à la parution d'un arrêté du maire mentionnant l'intégration du nouveau périmètre de danger réduit autour du CEA.

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

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

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

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

Les dossiers présentent les modifications apportées localement nécessitant des évolutions dans les différentes pièces des PLU (en particulier au niveau du rapport de présentation, du règlement graphique, et des emplacements réservés) et ils rappellent également dans un premier temps le projet global de la ligne 18 et les évolutions apportées dans le cadre des MECDU liées à la DUP initiale.

1.3.1. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Wissous

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

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

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

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

- Rapport de présentation : Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document afin d'autoriser l'implantation du projet de la ligne 18 modifié ;
- Règlement littéral : le règlement de la zone N pour les besoins du chantier pour l'OA7 et de la zone 1AUZ pour les déplacements des OA4 et OA5 ;

- Règlement graphique : il fait notamment apparaître selon les besoins du projet, les évolutions des emplacements réservés liés aux modifications apportées au niveau des OA4, OA5 et OA7 dans les zones concernées et la réduction de l'espace boisé classé impacté ;
- Liste des emplacements réservés : l'emplacement N°19 est supprimé car les OA4 et OA5 sont réunis sur une même emprise. L'emplacement réservé 4 est également supprimé.

1.3.2. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Palaiseau

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

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

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

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

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

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

- Rapport de présentation : Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document afin d'autoriser l'implantation du projet de la ligne 18 modifié ;
- Règlement graphique : il fait notamment apparaître selon les besoins du projet, l'évolution de l'emplacement réservé lié aux modifications apportées, la réduction de l'espace boisé classé du bois de Palaiseau et la réduction de la

zone UX2agp pour l'ajuster aux emprises du centre d'exploitation depuis la DUP de 2017 ;

- Liste des emplacements réservés : l'emplacement N°1 au bénéfice de la SGP est augmenté.

1.3.3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Orsay

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

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

Cette évolution va nécessiter :

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

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

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

2

DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2. Déroulement de l'enquête

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

2.1. La nécessité d'une nouvelle enquête publique unique

2.1.1. Le projet de DUP modificative

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

Les principales modifications se rapportent à :

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

Ces modifications constituent une évolution substantielle du projet initial (déclaré d'utilité publique, en Conseil d'Etat, le 28 mars 2020), nécessitant une déclaration d'utilité publique modificative et une enquête relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, pour permettre la réalisation des travaux, tout particulièrement sur le tronçon Massy-Palaiseau – CEA Saint-Aubin.

En effet, conformément Code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique modificative ne peut être prononcée que si le projet est compatible avec les documents d'urbanisme des communes susvisées.

L'enquête publique est requise et effectuée au titre des articles présentés dans le tableau suivant

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

Les textes encadrant la procédure de la présente enquête publique **dans le but d'en informer le public** sont rappelés dans le tableau suivant :

Texte encadrant la procédure de la présente enquête publique	
Déclaration d'utilité publique	<p>Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - partie législative, les articles L.1, L.110-1, L.121-1 à L.121-5 relatifs à l'enquête publique et à la déclaration de l'utilité publique ; - partie législative, l'article L.122-1 relatif à la déclaration de projet ; - partie réglementaire, l'article R.112-4 relatif au dossier d'enquête publique ; - partie réglementaire, les articles R.122-1, R.122-2 et R.241-1, relatifs aux dispositions communes applicables à la déclaration d'utilité publique. <p>Le code de l'environnement, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - partie législative, les articles L.123-1 et L.123-2, concernant le champ d'application et l'objet des enquêtes publiques relatives aux projets ayant une incidence sur l'environnement ; - partie législative, les articles L.123-3 à L.123-18, concernant la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux projets ayant une incidence sur l'environnement ; - partie réglementaire, les articles R.123-1 à R.123-27, concernant le champ d'application, l'objet, la procédure et le déroulement des enquêtes préalables aux décisions ayant une incidence sur l'environnement ; - partie réglementaire, l'article R.126-4, relatif à la déclaration de projet. <p>La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et ses décrets d'application :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le réseau de transport public du Grand Paris est prévu par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : à ce titre, son article 4 précise la composition du dossier d'enquête publique et les modalités de déroulement de l'enquête publique ; - l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit certaines particularités concernant l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique.
Evaluation environnementale	<p>Le code de l'environnement, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - partie législative, les articles L.122-1 à L.122-3-3, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements dans leur version applicable au projet de la ligne 18 (version antérieure à leur modification par l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016) ; - partie réglementaire, les articles R.122-1 à R.122-15, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements (dans leur version applicable au projet de la ligne 18 (version antérieure à leur modification par l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016).
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	<p>Le projet soumis à l'enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou plans d'occupation des sols (POS) sont donc mentionnés.</p> <p>Le code de l'urbanisme, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - partie législative, les articles L.153-54 à L.153-58 et L.174-4 ; les articles L.104-2 et L.104-3 s'agissant des évaluations environnementales ; - partie réglementaire, l'article R.153-14 ; les articles R.104-8 et R.104-9
Evaluation socio-économique	<p>Le code des transports, notamment ses articles L.1511-1 à L.1511-5 et R.1511-1 à R.1511-10, relatifs à l'élaboration des projets ;</p> <p>Le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017</p>

2.1.2. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

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

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

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

2.2. Le contenu du dossier d'enquête publique

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

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

2.3. La désignation d'une commission d'enquête

Par décision N°E2000003/75 du 17 avril 2020, monsieur le vice-président du tribunal administratif de Paris a désigné une commission d'enquête : « *En vue de procéder à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express d'aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers. Il fait valoir qu'une première enquête publique sur la ligne 18 a eu lieu du 21 mars au 26 avril 2016, suivie d'un décret en Conseil d'Etat du 28 mars 2017 déclarant d'utilité*

publique et urgents les travaux sus visés. Toutefois, une évolution substantielle du projet initial emporte l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin, des évolutions du tracé initial incluant une optimisation à la transition souterrain/aérien résultant de l'avancée des études techniques, et la mise à jour des coûts de rentabilité socio-économique du projet. La déclaration d'utilité publique modificative doit en outre être compatible avec les documents d'urbanisme des communes de Wissous, Palaiseau et Orsay. »

Cette commission d'enquête est composée de madame Catherine MARETTE, en tant que présidente de la commission, madame Marie-Claire EUSTACHE, en tant que vice-présidente, madame Sylviane DUBAIL, monsieur Daniel TOURNETTE, et monsieur Laurent KLEIN, en tant que membres de la commission.

2.4. L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique unique

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

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

- L'arrêté préfectoral N°IDF-2020-05-19-004 : « *portant retrait de l'arrêté préfectoral N°2020-05-13-004 du 13 mai 2020 .../...* » qui prescrivait une enquête publique conduite uniquement par voie dématérialisée,
- L'arrêté préfectoral N°IDF-2020-05-004 : « *prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris, reliant les gares Aéroport d'Orly (exclue), Antonypôle, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin-Est, Satory et Versailles-Chantiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous (91)* » qui prescrit la conduite de l'enquête selon des modalités dématérialisées et de droit commun.

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

Vingt permanences « téléphoniques »	
Samedi 20 juin 2020	De 9h00 à 12h00 De 17h00 à 20h00
Lundi 22 juin 2020	De 17h00 à 20h00
Mardi 23 juin 2020	De 9h00 à 12h00
Mercredi 24 juin 2020	De 9h00 à 12h00 De 17h00 à 20h00
Jeudi 25 juin 2020	De 9h00 à 12h00
Dimanche 28 juin 2020	De 17h00 à 20h00
Lundi 29 juin 2020	De 17h00 à 20h00
Mercredi 1 ^{er} juillet 2020	De 17h00 à 20h00
Samedi 4 juillet 2020	De 9h00 à 12h00
Lundi 6 juillet 2020	De 14h00 à 17h00
Mardi 7 juillet 2020	De 9h00 à 12h00
Mercredi 8 juillet 2020	De 17h00 à 20h00
Vendredi 10 juillet 2020	De 16h00 à 19h00
Samedi 11 juillet 2020	De 9h00 à 12h00 De 14h00 à 17h00
Lundi 13 juillet 2020	De 9h00 à 12h00
Mercredi 15 juillet 2020	De 16h00 à 19h00
Jeudi 16 juillet 2020	De 14h00 à 17h00

**Plateforme mise à disposition
par le prestataire de la SGP
(Publilégal)**

2.5. La publicité de l'enquête publique

Les publications de l'avis d'enquête dans la presse ont été effectuées en tenant compte de l'importance de ce projet, présentant un intérêt national et un caractère urgent, soit avec des parutions dans les journaux à audience nationale et locale.

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

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

Les affichages légaux ont été effectués à la Préfecture de la région d'Île-de-France, Préfecture de Paris, siège de l'enquête, dans les trois préfectures des départements concernés (Essonne, Hauts-de-Seine et Yvelines), dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des dix mairies concernées par l'enquête, et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

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

Compte tenu de l'importance de ce projet, présentant un intérêt national et un

caractère urgent, la SGP a fait procéder à des parutions dans la presse nationale et à des parutions dans la presse locale.

Des mesures de publicité complémentaires ont été effectuées par l'autorité organisatrice de l'enquête et par le maître d'ouvrage du projet, de la façon suivante.

Sur le site internet dédié de la Préfecture de la région d'Île-de-France, Préfecture de Paris, <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>, sur le site internet dédié à l'enquête publique, <http://Ligne18.enquetepublique.net>, à l'adresse courriel était également à la disposition du public pour le dépôt des observations ligne18@enquetepublique.net.

Le plan de communication de la SGP comprend les éléments suivants : une affiche de communication, un dossier d'information consultable sur le site internet de l'enquête publique et envoyé à chaque mairie du tracé, un dépliant (10X21, 3 volets), distribués par boîtage à 2000 exemplaires, un site internet dédié à l'enquête pour consulter le dossier d'enquête, déposer un avis sur le registre électronique, et/ou prendre un RDV téléphonique, un kit de communication à l'attention des mairies et entreprises concernées, une plateforme de rendez-vous.

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

2.6. L'ouverture de l'enquête au public

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative a été ouverte au public du 15 juin 2020 au 17 juin 2020, soit pendant 33 jours consécutifs. Pendant toute la durée de l'enquête, le public a consigné ses observations écrites sur les registres mis à sa disposition (registres papier sur les trois lieux d'enquête, registre dématérialisé) et a échangé avec les commissaires enquêteurs lors de ses permanences en audio ou en présentiel, assurées conformément aux prescriptions de l'arrêté d'organisation préfectoral.

Afin de compléter leur information, à la demande des commissaires enquêteurs, plusieurs entretiens avec les principaux acteurs concernés, et avec les élus des communes concernés, ont été organisés.

A l'expiration de la durée de l'enquête, les registres papier et le registre dématérialisé ont été clos simultanément. Les commissaires enquêteurs ont alors procédé au dépouillement des observations afin de dresser leur procès-verbal de synthèse.

2.7. Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse

Le procès-verbal de synthèse a été remis le 29 juillet 2020, rapportant :

L'enquête s'est terminée sans incident notable. Elle s'est déroulée avec une participation du public variable selon les modalités proposées et plus importante lors des 10 permanences tenues par les différents membres de la commission d'enquête. En ce sens on peut considérer que le « présentiel » du commissaire enquêteur était attendu, voire recherché, et les 20 permanences téléphoniques ont permis d'échanger avec une quinzaine de personnes.

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

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

Afin de synthétiser les principales problématiques apparues au cours de cette enquête, il a paru opportun à la commission d'enquête d'opérer un dépouillement selon les 8 thèmes d'analyse suivants : Participation et accessibilité du dossier, Evolution du tracé, Gare CEA Saint-Aubin, Coûts et rentabilité socio-économique, Impacts temporaires, Impacts permanents, Mise en compatibilité, Ligne 18 hors périmètre de l'enquête. Les tableaux de synthèse des observations, courriers et courriels recueillis, ainsi que les trois premières parties de l'analyse thématique ont été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse établir son mémoire en réponse.

Le mémoire en réponse, ed.1, de la SGP a été remis le 7 août 2020, apportant des réponses à chacune des questions posées dans le procès-verbal de synthèse, selon la trame établie par la commission. Cependant, la commission a souhaité avoir un éclairage complémentaire sur certains aspects du projet et a adressé une demande de compléments à la SGP, en date du 11 août 2020.

Le mémoire, ed.2, de la SGP a été remis le 24 août 2020, apportant des compléments de réponse aux demandes de précision de la commission d'enquête, notamment sur les problématiques relatives à l'information et la communication, à la qualité du dossier, au projet de gare CEA, aux eaux de ruissellement, au calendrier de mise en service, à la sécurité à proximité du CEA, à la rentabilité socio-économique, et aux impacts sur la santé.

2.8. La déclaration d'utilité publique

A l'issue de l'enquête publique, s'agissant d'un décret en Conseil d'Etat, l'utilité publique pourra être prononcée au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête. Ce décret, pris par le Premier ministre, sera publié au *Journal officiel*. Il portera sur la déclaration d'utilité publique modificative du décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne entre Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, gare Aéroport d'Orly et CEA non incluses, et à la réalisation du site de maintenance des infrastructures, de maintenance et de remisage du matériel roulant et du poste de commandement centralisé de Palaiseau ainsi que du raccordement, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme. A ce titre, il sera contresigné par le ministre chargé de l'urbanisme.

Le projet est déclaré d'utilité publique si l'intérêt général qu'il représente est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraîne,

aux inconvénients d'ordre social ou à l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il engendre.

Le décret de déclaration d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, du patrimoine culturel ou des exploitations agricoles, en application des articles L.122-2 et L.122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Il comportera également les mesures à la charge de la Société du Grand Paris, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet qui n'ont pu être ni réduits ni évités, ainsi que les modalités du suivi des effets du projet et du suivi de la réalisation de ces mesures, conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement dans sa version applicable au présent projet.

Si l'utilité publique de ce projet modificatif est prononcée, elle emportera modification des PLU des communes de Wissous, Palaiseau et Orsay.

À la suite ou en parallèle de la déclaration d'utilité publique modificative, la SGP doit engager plusieurs procédures qui permettent à terme d'entrer dans la phase opérationnelle de réalisation du projet, notamment des demandes d'autorisation environnementale (DAE) et de permis de construire (PC), ainsi que des déclarations au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

3

EVALUATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DE LA DUP MODIFICATIVE

3. Evaluation de l'utilité publique de la DUP modificative

Les premières phases de l'enquête (phase préparatoire et phase d'ouverture synthétisée dans le procès-verbal) ont permis à la commission, d'une part de préparer en concertation avec l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage (SGP), l'enquête à partir de la lecture du dossier et de la reconnaissance du terrain, et d'autre part, après le recueil des observations du public et la remise du procès-verbal, d'échanger avec la SGP pour recueillir ses réponses aux questions posées par le public, et d'en apprécier la portée.

La dernière phase du travail de la commission consiste à évaluer les différents critères qui sous-tendent l'utilité publique du projet de la DUP modificative soumis à l'enquête par la SGP.

L'enquête s'est déroulée dans un contexte particulier qui en a modifié les conditions d'organisation. La commission estime que la participation du public a cependant été satisfaisante. Notons toutefois qu'il a été relevé des manques dans le dossier d'enquête, et il a été souhaité que la SGP assure une information régulière et pérenne tout au long des différentes étapes du projet.

En conclusion, compte tenu des contraintes dans lesquelles s'est déroulée l'enquête publique, la commission estime que la qualité de l'information donnée au public, lui a permis de participer effectivement à l'enquête sans porter atteinte à son appréciation du projet.

3.1. Analyse bilancielle

En 1971, dans un célèbre arrêt "Ville nouvelle Est", le Conseil d'Etat a approfondi son contrôle de l'utilité publique d'une opération, en développant la **théorie du bilan**.

Dans cet arrêt le Conseil d'Etat a considéré qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Depuis 1971 la jurisprudence a évolué de sorte que les critères dégagés se sont élargis et affinés et il convient désormais d'examiner sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit :

- Si l'opération présente concrètement un caractère d'intérêt public ;
- Si l'expropriation envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ;
- Si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération, à savoir : les atteintes à la propriété privée, le coût financier ;
- Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics (dont les raisons sociales, l'intérêt public de la santé publique et les intérêts de l'environnement) ;
- Le principe de précaution ;
- La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants, la justification du projet retenu par rapport aux solutions alternatives.

L'examen de chacun de ces critères et de l'analyse bilancielle menée, permet d'aboutir alors à une appréciation finale sur l'utilité du projet soumis à l'enquête.

3.1.1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt général ?

Le nouveau réseau de métro automatique du Grand Paris Express constitue un projet stratégique pour l'Île-de-France en visant à améliorer la vie quotidienne des habitants, à favoriser l'égalité des territoires franciliens en renforçant le développement urbain de l'agglomération et en favorisant l'attractivité de la région capitale dans la compétition mondiale des grandes métropoles.

Ce réseau de 200 km de lignes automatique doit permettre d'assurer une importante connexion avec tous les autres moyens de transport actuels, projeté ou en cours de réalisation ou de rénovation (Trains, RER, tramways, métros prolongés, bus, etc.).

Les objectifs du Grand Paris Express sont les suivants :

- Décongestionner les principales lignes de transport en commun existantes par la création d'une offre nouvelle en rocade ;
- Réduire la congestion et la pollution automobile ;
- Soutenir le développement économique de la région Île-de-France et contribuer à la compétitivité du pays en mettant en relation les grands pôles d'emploi et les bassins de vie ;
- Désenclaver les secteurs les moins bien desservis du coeur d'agglomération et permettre une meilleure accessibilité aux grands équipements, lieux de loisirs et lieux d'étude de la région.

Il se compose de 4 nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18), ainsi que de la ligne 14 prolongée au nord et au sud. La ligne 18 doit assurer la desserte des pôles scientifiques et technologiques du plateau de Saclay ainsi que des grands bassins d'habitat et d'emplois des Yvelines et de l'Essonne, reliés aux principaux pôles de transport de l'ouest et du sud parisiens. Elle vise ainsi à améliorer de manière significative l'accessibilité d'un territoire ayant vocation à devenir l'un des secteurs-clés au niveau du Grand Paris et au niveau national en matière de recherche et d'enseignement supérieur.

Dans un premier temps, cette ligne relie l'aéroport d'Orly, à l'Est, aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles, au Nord-Ouest du plateau de Saclay sur une longueur d'environ 35 km. Le calendrier de réalisation de ce tronçon se fera en trois temps, suite aux arbitrages gouvernementaux, avec :

- En 2026, une mise en service entre Massy-Palaiseau et CEA Saint-Aubin ;
En 2027 entre Massy-Palaiseau et Aéroport d'Orly ;
- Puis 2030 entre CEA Saint-Aubin et Versailles Chantiers.

Ultérieurement, cette ligne sera prolongée au Nord en direction de Rueil et Nanterre La Folie, afin de permettre une liaison en rocade en moyenne couronne pour le Sud, l'Ouest et le Nord-Ouest parisiens ; La longueur totale de la ligne 18 sera alors d'environ 50 km. Le calendrier de cette prolongation n'est pas connu à ce jour.

Ce projet sera réalisé pour partie en souterrain (tunnel foré au tunnelier) et pour partie en viaduc (sur une longueur de 13 km entre Palaiseau et Magny-les-Hameaux) et concerne, pour une part non négligeable, des territoires n'ayant pas fait l'objet, à ce jour, d'une urbanisation dense. A ce titre, il est intimement lié à des développements

urbains en cours ou prévus, en particulier sur le plateau de Saclay (gares de Palaiseau, d'Orsay-Gif, de Saint-Quentin Est et de Satory).

La ligne 18 comprend 35,5 km d'infrastructure et traverse le territoire de vingt-quatre communes dans les départements des Hauts-de-Seine (une commune), Val-de-Marne (une commune), Yvelines (10 communes) et Essonne (12 communes). Dix gares sont prévues, de l'est vers l'ouest : Aéroport d'Orly, Antony-pôle, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin-Est, Satory, Versailles-Chantiers.

Par ses caractéristiques de métro automatique et sa vitesse commerciale de 65 km/h, les gains de temps de parcours devraient être importants pour les territoires desservis.

Sa mise en oeuvre ne nécessite pas de modifications majeures des documents d'urbanisme des communes traversées, si l'on excepte la commune de Saclay concernée par l'implantation de la gare CEA Saint-Aubin.

Cette ligne 18, soumise à enquête publique au printemps 2016, a été déclarée d'utilité publique par décret en conseil d'Etat n° 2017-425 du 28 mars 2017.

L'avancement des études nécessitent d'apporter des modifications au projet déclaré d'utilité publique en 2017, et concernent :

- L'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin dans le projet. Celle-ci n'était jusqu'à présent pas comprise dans la déclaration d'utilité publique initiale, du fait de sa présence à l'intérieur de la zone de danger correspondante aux installations nucléaires du Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) ;
- L'évolution du tracé et de son profil en long entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint -Aubin, comprenant notamment le déplacement des ouvrages annexes OA4 et OA5 sur la commune de Wissous et l'ajustement du tracé dans le secteur du quartier Camille Claudel à Palaiseau. À la sortie ouest du quartier Camille Claudel, le tracé, initialement prévu en tunnel, devient aérien. Le passage entre le tunnel et le viaduc est réalisé via une zone de transition. Au tunnel succède une tranchée ouverte, puis une zone en rampe au sol de 565 m, puis un viaduc ;
- Le dossier présente également une mise à jour des coûts et de l'analyse de la rentabilité socio-économique du projet du GPE et en particulier de la ligne 18.

Ces modifications du projet entraînent l'obligation de mettre en compatibilité plusieurs documents d'urbanisme des communes traversées (Wissous, Orsay et Palaiseau). Celui de la commune de Saclay a été retiré avant le démarrage de l'enquête publique. Les éléments de la mise en compatibilité de ces documents sont présentés dans le dossier.

La Gare CEA Saint-Aubin, est partie intégrante de la ligne 18 et assurera la cohérence de celle-ci de Orly à Versailles-Chantiers, tout particulièrement dans la première phase où elle servira de terminus de Orly à Saclay. Elle devrait permettre notamment d'améliorer la desserte des activités du CEA, en supprimant les collectes par bus privées ou partagées pour les employés du CEA et des autres activités du site.

Cette gare devrait également permettre un rapprochement du réseau ferré d'Ile-de-France pour les usagers habitants Saclay et des environs, une fois la mise en service d'un pôle de transport multimodal permettant de desservir finement le plateau et ses vallées.

Le caractère d'intérêt général apparaît ainsi évident à la commission d'enquête, malgré les interrogations soulevées par l'implantation de la gare du CEA Saint-Aubin à quelques encablures d'un site sensible, une réévaluation fortement à la hausse de son coût et les nuisances inhérentes à un chantier devant durer plusieurs années et allant se combiner à plusieurs opérations d'aménagement concomitantes dans le secteur.

3.1.2. Pertinence du projet et proportionnalité aux enjeux : la procédure d'expropriation et le périmètre de la DUP modificative envisagée sont-ils nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?

Le premier, et principal objet des modifications motivant cette DUP modificative concerne l'inclusion de la gare du CEA Saint-Aubin, cette dernière n'ayant pu être intégrée à la DUP initiale en raison d'incertitudes pesant sur les modalités de réalisation de la gare en lien avec les évolutions des fonctions du CEA.

Par ailleurs, les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section entre les gares Aéroports d'Orly et CEA Saint-Aubin ne nécessitent pas l'acquisition de parcelles privées.

Les parcelles publiques concernées par ces évolutions ponctuelles se situent sur les emprises d'Aéroport de Paris à Wissous pour accueillir les ouvrages de service OA4 et O5 déplacés, et sur du foncier appartenant à l'EPA Paris-Saclay à Palaiseau pour le recalage et l'agrandissement du SMR/SMI en partie Ouest.

Les négociations pour l'acquisition de ces emprises définitives sont en cours ou déjà conclues.

Par ailleurs le fuseau de DUP est ponctuellement augmenté pour intégrer l'implantation des emprises chantier recalées à Wissous pour inclure le chemin d'accès à l'OA7, à Palaiseau, en partie Est du SMR/SMI jusqu'à la rigole des Granges (non incluse) pour permettre l'accès du tunnelier, et à Orsay, pour réaliser l'ouvrage de franchissement de la RN118.

Ces emprises chantier feront l'objet d'autorisation d'occupation temporaire ou de mise à disposition à titre gracieux. Toutefois l'occupation temporaire liée à l'accès chantier à l'OA7 à Wissous, sur un petit chemin longeant le talus de l'autoroute A6, nécessitera une procédure spécifique. En effet, en raison du nombre de propriétaires concernés, la SGP envisage de recourir aux dispositions de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics et qui permet l'accès ou l'occupation temporaire de propriétés privées par les agents de l'administration ou par des personnes auxquelles elle délègue ses droits. L'autorisation par arrêté préfectoral, pour une durée maximale de cinq années, donne lieu à indemnisation.

Ainsi, l'inclusion de la gare du CEA Saint-Aubin et les évolutions du fuseau de la DUP initiale pour intégrer les emprises chantier sur Wissous, Palaiseau et Orsay nécessitent bien de modifier la déclaration d'utilité publique initiale, objet de cette enquête publique.

Le périmètre envisagé pour la DUP modificative apparaît globalement pertinent et aucun impact sur les propriétés privées n'est prévu.

3.1.3. Le coût financier et la rentabilité socio-économique

Il sera évalué les deux éléments suivants : le calendrier de mise en service issu de l'arbitrage gouvernemental de 2018, et la rentabilité socio-économique du projet découlant de l'estimation de ses coûts et du trafic attendu.

Le calendrier de mise en service issu de l'arbitrage gouvernemental de 2018

La DUP initiale prévoyait une mise en service du tronçon Orly-Saclay en 2024 et du tronçon vers Versailles en 2030. L'augmentation importante de l'estimation des coûts a conduit à revoir en 2018 ce calendrier, le Gouvernement décidant *in fine* de maintenir l'ensemble des lignes mais établissant un nouveau calendrier. Les lignes les plus urgentes pour satisfaire les besoins existants seront mises en service les premières. La Présidente de la Région IDF ayant insisté pour que la desserte de Saclay soit avancée, la SGP a prévu de distinguer dans le tronçon Est des mises en service différentes pour les tronçons Massy-CEA Saint-Aubin (2026) et Orly-Massy (2027).

Le report par rapport à la DUP initiale crée un vrai problème concernant le calendrier de la 1^{ère} phase Orly-CEA Saint-Aubin. La saturation de la circulation automobile n'est pas éloignée. Le décalage avec la mise en service de la ligne 14 Sud va créer un encombrement à Orly entre 2024 et 2027 auquel Orlyval aura bien du mal à faire face. Il est clair qu'en attendant les moyens existants, notamment les bus déjà nombreux sur le plateau, devront être renforcés pour faire face à l'accroissement du trafic.

La commission ne peut que se faire le relais des habitants et d'IDFM qui dans son avis sur le projet, avis réitéré devant la commission, a insisté pour que le calendrier prévu pour la première phase soit strictement respecté.

Le calendrier de la deuxième phase, CEA Saint-Aubin-Versailles-Chantiers, est lié à la question de la rentabilité socio-économique de ce tronçon. Dans son avis de 2016, le CGI suggérait de reporter la mise en service de ce tronçon, sa rentabilité étant assez faible, voire négative. Le Gouvernement n'avait pas à l'époque retenu cette proposition.

La question demeure posée de la rentabilité socio-économique de ce tronçon. Son utilité sociale immédiate paraît assez faible, les trafics attendus, même en 2030 restant limités à 1000 à 2000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, notamment parce que la ligne C du RER ne semble pas, d'après les informations reçues du public, saturée.

Les acteurs chargés de la mise en œuvre locale de l'opération d'intérêt national, à savoir l'EPAPS et la SGP, soutiennent bien entendu le projet en cours qui irait de pair avec une urbanisation de zones dépendant jusqu'à présent du Ministère de la Défense ou de certains de ses partenaires sur Satory et Guyancourt.

Le dossier présente à cet égard, comme indiqué ci-après un montant impressionnant d'avantages socio-économiques attendu de la ligne et de la densification qui en résultera. Pourtant la rentabilité socio-économique de ce tronçon demeurera nécessairement précaire et ne pourrait être renforcée que par le bouclage de la rocade jusqu'à Nanterre lequel ouvrirait la Défense et Roissy au plateau de Saclay.

La commission doit insister pour que la réalisation du tronçon Versailles-Nanterre ne soit pas différée dès lors que sont engagés les travaux du tronçon CEA Saint-Aubin-Versailles pour une mise en service en 2030. L'objectif d'une mise en service du tronçon Versailles-Nanterre en 2035 devrait être confirmé, ce qui serait de nature à conforter la confiance des investisseurs et aménageurs dont la présence est indispensable à la densification attendue de la zone d'influence de la ligne 18.

Le coût financier et la rentabilité économique : La jurisprudence du Conseil d'Etat exige désormais que la rentabilité socio-économique d'un projet de DUP « *ne soit pas inférieure au niveau habituellement retenu.../...pour apprécier si une opération peut être regardée comme utile.../...pour la collectivité* ».

Ceci conduit à s'interroger d'abord sur les coûts du projet, et à estimer la rentabilité sociale et économique qu'il est susceptible de dégager, compte tenu du trafic attendu.

Estimation du coût du projet L18 en comparaison avec les autres lignes de métro : Sur les coûts du projet et son financement, il semble qu'ils soient correctement anticipés. Ils sont au km dans la norme de ce qu'ont coûté à la RATP des lignes récentes en souterrain comme en témoigne le tableau suivant tiré de la contre-expertise du SGPI.

Tableau 3 : Coût moyen au kilomètre dans différents projets

Coût moyen au km de ligne souterraine Section courante hors acquisitions foncières	Ligne 1 : Château de Vincennes – Val de Fontenay	Ligne 11 : Mairie des Lilas – Rosny Bois Perrier	Ligne 11 : Rosny Bois Perrier – Noisy-Champs	Ligne 18 : cumul des sections souterraines
Longueur totale en souterrain (km)	6,3 à 7,1	5,4	12	22,1
Fourchettes d'évaluation (M€₂₀₁₂)	85 à 105	110 à 115	80 à 90	90 à 100

Source : sites internet RATP et IdF Mobilités ; Pièces F et H du dossier de la ligne 18

En allant un peu plus dans les détails, il est possible d'estimer que si les provisions pour risques sont élevées, elles sont probablement proches de ce qu'on constatera *in fine*.

Par ailleurs, le financement de l'ensemble de la ligne est assuré par une part des taxes réévaluée en loi de finances pour 2019 ainsi qu'une modification des subventions européennes, même si l'une des taxes (la part de la taxe de séjour) va sans doute baisser pour un temps indéterminé du fait de la crise sanitaire.

Dès lors, pour les travaux prévus en première phase, les craintes du public sur une « urbanisation du plateau » finançant la ligne 18 paraissent infondées et pour la 2ème phase à tout le moins prématurées. Il y a certes un lien entre urbanisation et ligne 18, mais cette urbanisation n'est pas automatiquement liée à la ligne même si elle va dans l'esprit de ses promoteurs, comme du reste de ses adversaires, logiquement de pair avec elle.

Coûts bruts du projet de ligne 18, en millions d'euros (valeur 2012)	Estimation DUP initiale	Estimation DUP modificative
Infrastructures ligne	1 169	1 690
Gares et ouvrages de correspondance (*)	416	999
Ouvrages annexes en ligne	267	406
Système de transport (y compris voie et façades de quais)	853	834
Matériel roulant	228	312
Acquisitions foncières et frais associés	175	152
Véhicules de maintenance des infrastructures	hors périmètre	64
Total	3 108	4 457
Provision pour interconnexion Versailles-Chantiers	20	incluse
TOTAL	3 128	4 457

Source : dossier pièce F p.6 avec correction d'une erreur matérielle.

Au total comme indiqué dans le tableau ci-dessus, le coût de la ligne est estimé à 4,457 milliards d'euros.

Au total, les coûts du projet semblent avoir été bien estimés et être, au kilomètre de ligne, comparables à ceux des lignes construites récemment par la RATP et le financement des travaux apparaît globalement assuré par les ressources affectées à la SGP.

Rentabilité socio-économique

Les prévisions de trafic les plus récentes pour 2030 montrent que la ligne transportera de 100.000 à 150.000 voyageurs par an. Le trafic sera important dans la partie est de la ligne aux abords d'Orly en raison de la correspondance avec la ligne 14 Sud. Ensuite le trafic baissera à partir d'Orsay/Saclay pour devenir faible au-delà de Guyancourt.

IDFM a indiqué devant la commission qu'un rééquilibrage ultérieur pourrait intervenir. La commission estime que le trafic sur la partie ouest de la ligne serait conforté par la mise en service rapide du tronçon entre Versailles-Chantiers et Nanterre-La Folie reliant le Plateau de Saclay à la Défense ainsi qu'à l'aéroport de Roissy.

Le dossier procède à un « chiffrage » de tous les avantages et des inconvénients que va générer la ligne 18.

Les avantages nets (déduits des inconvénients) à attendre du projet atteignent des niveaux très élevés, comme en témoigne le tableau suivant issu de la pièce H du dossier.

<i>Valeur actualisée à l'année 2010 en Md€ 2010</i>	<i>Ligne 18 Orly-Versailles</i>
Valorisation des effets transports	0,8
Régularité	0,5
Confort	0,0
Gains environnementaux et urbains	0,8
Effets d'agglomération	3,5
Valorisation des nouveaux emplois	4,3
Emplois de chantier	0,5
Total Avantages	10,4

Au total, les bénéfices à attendre du projet sont donc très importants, puisqu'on serait

à environ 10,4 milliards d'avantages à attendre pour un coût de 4,4 milliards.

Ces chiffres impressionnants annoncés dans le dossier suscitent cependant des interrogations chez certains. Les effets d'agglomération en zone dense et diverse pourraient être surestimés. La modulation opérée du taux de l'effet d'agglomération n'est pas explicitée. Les emplois créés restent hypothétiques. Enfin et surtout, il n'y a pas d'automatisme garantie entre la densification et la construction de la ligne.

En outre, la rentabilité socio-économique du tronçon entre Orly et CEA Saint-Aubin accapare l'essentiel de la rentabilité du projet même si un tableau dans le dossier (pièce H p.94) réussit à donner une rentabilité positive au deuxième tronçon, vraiment sujette à caution car partant d'Orsay et non de CEA Saint-Aubin.

Toutefois, la commission estime que la discussion des modalités de calcul de l'effet d'agglomération, comme du nombre et du niveau des emplois créés, ne paraît pas pouvoir mettre en cause la rentabilité socio-économique globale du projet, tant l'écart entre les avantages et les coûts est important.

La question demeure seule, semble-t-il, de la rentabilité de chaque phase du tronçon Orly-Versailles de la ligne 18. La maîtrise d'ouvrage estime peu pertinent de procéder à une analyse de la rentabilité séparée des tronçons d'une ligne de métro. Toutefois, en l'espèce se pose la question peut s'expliquer dans la mesure où les dates de mise en service sont bien distinctes et qu'en outre les liens économiques et sociaux entre les deux pôles d'activité et de logement sont demeurés jusqu'à présent assez limités.

Afin d'apprécier la nécessité de statuer dès maintenant sur l'utilité publique du tronçon entre CEA Saint-Aubin et Versailles-Chantiers, la commission s'est enquis du calendrier de lancement des marchés de travaux pour la ligne 18. La SGP a indiqué que certains marchés étaient d'ores et déjà attribués pour le premier tronçon et qu'il était prévu de lancer l'appel d'offres pour la partie souterraine de la ligne entre CEA Saint-Aubin et Versailles-Chantiers d'ici la fin de l'année.

La commission conclut sur ce point que le nombre de voyageurs utilisant la ligne 18 dans sa partie Ouest demeurera faible tant que ne serait pas mis en service le tronçon entre Versailles-Chantiers et Nanterre-La Folie. La rentabilité socio-économique de la ligne 18 serait singulièrement confortée par une mise en service rapide de ce tronçon.

3.1.4. Des atteintes mesurées à la propriété privée pour cette DUP modificative, et uniquement en phase travaux

Il va de soi que la commission est particulièrement sensible aux atteintes à la propriété privée que représente le projet dans son ensemble, le droit de propriété étant garanti par la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, à laquelle fait référence le préambule de la Constitution. Il faut y ajouter la légitime sensibilité qu'y portent les propriétaires concernés, s'agissant souvent de leur résidence principale, à laquelle, ils sont nécessairement attachés, indépendamment de toute question d'indemnisation éventuelle. Les nombreuses observations reçues à ce sujet n'ont été que l'expression d'une large incompréhension du public sur ce point vis-à-vis de la communication assurée par la SGP ou ses prestataires.

Reste que la commission ne peut que constater que ces atteintes à la propriété privée demeurent somme toute relativement limitées et ont en outre déjà, pour la plupart d'entre elles, été déclarées d'utilité publique en DUP initiale.

Elles sont assez limitées en nombre pour plusieurs raisons.

Une grande partie des parcelles nécessaires appartient déjà à des collectivités ou établissements publics, le plus souvent relevant de l'Etat, parfois de collectivités territoriales. C'est tout particulièrement le cas pour les parcelles nécessaires à l'agrandissement du site de maintenance à Palaiseau ainsi qu'à la construction de la gare CEA Saint-Aubin à Saclay. C'est aussi le cas du bois classé à Wissous qui relève du domaine communal.

Les atteintes au droit de propriété résultant de l'ensemble du projet de ligne 18 restent aussi raisonnables dans leur portée pratique en raison du fait que dans la partie Est du tronçon, elles ne portent le plus souvent que sur le tréfonds et non sur le sol, la ligne étant souterraine et en général à grande profondeur ; sur la partie Ouest, les choses sont un peu plus compliquées et diverses, mais le choix de suivre en général la voirie pour la partie aérienne de la ligne limite les atteintes à la propriété privée et les entraves à l'exploitation du foncier.

Enfin comme il a été dit ci-avant, la plupart des atteintes à la propriété privée ont été déjà déclarées d'utilité publique en DUP initiale. La DUP modificative elle-même n'aura pas d'impact sur la propriété privée, à l'exception de l'occupation temporaire liée à l'accès chantier à l'OA7 à Wissous, sur un petit chemin longeant le talus de l'autoroute A6. En raison du nombre de propriétaires concernés, la SGP envisage de recourir aux dispositions de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics et qui permet l'accès ou l'occupation temporaire de propriétés privées par les agents de l'administration ou par des personnes auxquelles elle délègue ses droits. L'autorisation par arrêté préfectoral, pour une durée maximale de cinq années, donne lieu à indemnisation.

Au total, la relative faiblesse globale des atteintes à la propriété privée, eu égard évidemment à l'ampleur du projet, se concrétise dans le montant envisagé pour les acquisitions foncières, qu'elles portent sur des propriétés détenues par des personnes privées ou des personnes publiques : celles-ci sont estimées, frais de gestion inclus, à moins de 4% de l'ensemble du coût de la ligne. L'essentiel concernera des propriétaires publics, notamment ADP, l'EPAPS et des collectivités locales.

Reste sur ce point que la communication de la SGP (et de ses prestataires) doit être significativement améliorée. L'enquête publique a montré que, notamment à Antony et Wissous, des informations parcellaires, voire peut-être erronées, ont circulé, alimentant l'inquiétude des propriétaires et des habitants. Ceci ne devrait pas avoir lieu d'être avec une politique de communication adaptée et individualisée.

3.1.5. Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics

Les nuances entre effets temporaires et permanents sont présentées par type d'enjeux, portant d'une part sur la phase chantier, et d'autre part sur la phase exploitation

3.1.5.1. Intérêt public social

En phase travaux, l'intérêt public social apparaît globalement préservé

Les impacts sur les parcelles agricoles sont identifiés et la SGP échange régulièrement avec la profession pour parvenir à des solutions techniques et organisationnelles permettant de les réduire :

- L'impact des travaux pour les riverains sur Wissous pourra être fortement diminué par le choix d'un accès longeant l'autoroute A6, évitant ainsi la rue Paul Cézanne en zone pavillonnaire ;
- La population riveraine s'est fortement inquiétée des effets du passage du tunnelier sous ses habitations, mais ces derniers apparaissent avoir été globalement bien anticipés par la SGP et toutes les mesures prises pour les limiter et les surveiller ;

Les impacts des évolutions du projet sur le tissu économique local apparaissent réduits et la commission note l'engagement de la SGP pour limiter les nuisances du chantier sur le territoire et lui permettre de bénéficier de mesures particulières en faveur de l'emploi.

Ainsi, la SGP a mis en place un dispositif spécifique, tant à destination des professionnels que des particuliers, pour examiner les impacts du chantier :

- Depuis 2016, une commission d'indemnisation amiable (CIA) a été mise en place pour l'ensemble des lignes du Grand Paris Express, permettant aux professionnels riverains d'être indemnisés en cas d'impacts avérés des travaux sur leur chiffre d'affaires ;
- Les riverains non professionnels bénéficient également d'un dispositif particulier (une « unité riverains »), spécialement chargé du suivi des nuisances avérées et anormales à leur cadre de vie.

Par ailleurs, des mesures sont prises en faveur de l'insertion et de l'emploi, dans le cadre du chantier de la ligne 18, dans le respect des réglementations nationales et européennes.

En phase exploitation, l'intérêt public social apparaît indéniable

Sans ignorer les réticences exprimées par des associations qui souhaitent préserver l'intégrité du territoire (espaces agricoles, paysages, biodiversité), l'intérêt économique et l'intérêt sociétal du Grand Paris Express ne peuvent être niés et les modifications du projet, objet de la présente enquête publique, ne modifient en rien cette analyse.

La SGP affirme que les modifications apportées au projet n'ont pas d'impact direct sur les terres agricoles, l'espace agricole ne se trouvant ni réduit, ni fragmenté : « *Le tracé prévu pour la ligne 18 étant resté stable depuis 2013, cette antériorité a permis à la profession agricole d'organiser le parcellaire autour des emprises de la ligne 18 en fonction de l'intérêt des exploitations.* » De plus, lors de la nouvelle organisation des terres entre exploitants riverains de la ligne 18, la SAFER n'a pas jugé utile d'interpeller la SGP.

Des impacts positifs des modifications apportées au projet sont à relever :

- Une attention particulière est portée aux exploitants agricoles, pour limiter les impacts du viaduc, et, en portion souterraine, pour éviter des parcelles agricoles qui accueilleraient initialement les OA4 et 5, avant qu'ils ne soient déplacés sur des terrains à vocation aéroportuaire ;
- La gare CEA-Saint-Aubin permet la desserte du plateau, ou tout au moins celle du CEA et des entreprises présentes en son sein, la desserte plus globale et fine du plateau, comme des vallées reposant sur le pôle d'échanges multimodal qui doit encore être étudié ;
- Les mesures conservatoires prises peuvent permettre la réalisation ultérieure d'une gare, à la suite d'une recommandation faite par la commission d'enquête

lors de la DUP initiale. Si cette gare est effectivement réalisée, l'impact social pour le quartier sera très positif.

En revanche, le manque de communication avec le monde agricole a été maintes fois souligné, même si la SGP estime que ce n'est pas le cas. L'association, « Terre et Cité » l'exprime de façon très explicite et elle demande « *d'évoluer vers plus de transparence et une meilleure qualité de concertation afin de redonner confiance à la communauté agricole de ce territoire et contribuer à construire un avenir commun* ».

Afin d'éviter que ne perdure ce sentiment d'abandon et d'impuissance exprimé au cours de l'enquête publique, la SGP devra s'engager à instaurer des échanges réguliers avec le monde agricole.

Accessibilité et circulation

En phase travaux, la nécessité d'une anticipation et d'une coordination globale :

L'accessibilité aux parcelles bâties ou non ne constitue pas un enjeu majeur, ni au niveau de la DUP modificative, ni plus globalement à celui de la ligne 18.

Le stockage, le transport et la valorisation des déchets apparaissent bien anticipés, mais la gestion des flux de chantier mériterait une vigilance accrue, et avec l'ensemble des acteurs concernés, pour limiter les impacts cumulés sur le réseau de voiries du territoire, en raison de la présence simultanée de plusieurs grandes opérations d'aménagement (différentes ZAC et projets sur Palaiseau et Orsay, doublement de la RD36...) dans des calendriers de réalisation se recoupant.

Par ailleurs, suite aux arbitrages du Gouvernement sur le calendrier du projet, la cinématique des tunneliers a été modifiée et un puits d'entrée du tunnelier est désormais prévu à Palaiseau sur les terrains situés entre l'A126 et la RD36, nécessitant d'adapter le projet et en particulier les capacités de circulation pendant les travaux, dont le barreau de raccordement A126/RD36.

Ainsi, les impacts circulatoires ne peuvent être raisonnablement évalués qu'au seul niveau des évolutions du projet présentées dans le cadre de cette DUP modificative.

Localement, la restriction des horaires de chantier et le respect des plannings de travaux évoqués devraient permettre de limiter les nuisances pour les riverains, en particulier acoustiques, en réalisant notamment les tâches les plus bruyantes dans les plages horaires les moins sensibles. Et ces aspects sont généralement couplés avec une organisation des zones de chantier permettant d'éloigner les nuisances pour les zones limitrophes.

Mais sur un périmètre plus large, une coordination étroite et régulière avec l'ensemble des acteurs du territoire et les gestionnaires de voiries demeure essentielle pour la commission d'enquête.

En phase exploitation, une gare utile mais appelant une vigilance en matière d'accessibilité globale et de sûreté

La création de la gare CEA Saint-Aubin, intégrée dans un pôle multimodal comprenant un parking Relais, une station du TCSP, des voies d'accès des voies de liaison avec le centre-ville, va avoir un impact important pour les habitants de Saclay. Le développement urbain programmé au niveau de la ZAD conduisant à un nouveau quartier va également créer de nouveaux comportements de ses habitants,

Le tracé de la ligne avec une gare aérienne et un viaduc longeant en surplomb le site sensible du CEA sur plus d'un kilomètre *pourrait générer des sentiments d'insécurité pour les voyageurs* liés à un risque accru d'actes malveillants. Ce risque relève de la sûreté de cette ligne qui est de la responsabilité de l'Etat. »

3.1.5.2. Santé publique

Pollution atmosphérique

En phase travaux, des dispositifs génériques maîtrisés, nécessitant une bonne coordination pour limiter les impacts de co-activités de chantiers simultanés

Les dispositifs mis en œuvre sur le chantier (stockage des matériaux pulvérulents dans des silos, humidification des voies d'accès et des routes par temps sec et lors des travaux de terrassement pour réduire la production et la diffusion des grosses poussières...) sont classiques dans le cadre de chantiers. Et feront l'objet de prescriptions au niveau des chartes de chantiers sur lesquelles les entreprises devront s'engager.

Ils restent toutefois très génériques et ne présentent pas les modalités pratiques appliquées, notamment au niveau de la gestion des déchets de chantier, de celle des terres excavées (stockage, évacuation, valorisation) et de l'approvisionnement du chantier.

Les effets cumulés avec les autres chantiers (mise à deux fois deux voies de la RD36, passage du futur TCSP, restructuration du pôle bus, ZAC Polytechnique, de Moulon et de Corbeville) se déroulant concomitamment sur le territoire sont également à intégrer.

En phase exploitation, pas d'impacts mais des risques de concentration de polluants à proximité de la gare

Selon la SGP, les modifications du projet n'auront pas d'impact sur la qualité de l'air en phase exploitation du métro. Il en est de même pour la gare CEA Saint-Aubin (quais à l'air libre) et pour l'extension du SMI. Ce « *métro moderne, à alimentation entièrement électrique* » a été conçu dans un souci de préservation de la qualité de l'air : séparation des réseaux aérauliques des tunnels et des gares, technologie de freinage électrique, etc.

L'un des objectifs du projet vise un report modal de la route vers les transports en commun, donc une réduction des émissions des gaz à effet de serre.

La commission d'enquête s'interroge cependant sur les risques de concentration de polluants atmosphériques à proximité de la future gare CEA Saint-Aubin et elle regrette que les impacts de la circulation n'aient pas été développés et présentés dans le dossier d'enquête.

Impacts acoustiques et vibratoires

En phase travaux, des impacts plutôt mesurés

Les impacts acoustiques des évolutions apportées au projet dans le cadre de cette DUP modificative concernent principalement la mise au sol du viaduc sur Palaiseau et celui de la construction de la gare du CEA-Saint-Aubin. Et de manière ponctuelle, les travaux peuvent avoir des impacts acoustiques et vibratoires lors du passage du

tunnelier sous les zones habitées, même si cet impact relève de la DUP initiale.

Les mesures à prendre seront formalisées au niveau des chartes de chantiers que les entreprises s'engageront à suivre.

En phase exploitation, des impacts apparaissant globalement maîtrisés mais appelant des mesures avant remise des ouvrages

Les nuisances sonores et les vibrations sont les principaux risques pour la santé.

Selon la SGP, les modifications apportées au projet ne seront pas génératrices d'impacts acoustiques supplémentaires. A Palaiseau, l'extension du SMI est situé loin des habitations (1 200 mètres) et, à Saclay, la gare respectera les seuils réglementaires, étant précisé que la contribution sonore des gares vient pour l'essentiel de leur fréquentation par les usagers.

En revanche, dans la ZAC de Corbeville, le long du viaduc, les plafonds potentiels seront de l'ordre de 66,8 dB, supérieurs à ce qu'impose la réglementation. La SGP en a informé l'EPA Paris-Saclay, organisme aménageur, en lui recommandant d'éviter d'y construire des logements.

Il s'agit là d'estimations qui devront être confirmées par des mesures réalisées après l'achèvement des travaux et avant la remise des ouvrages. Les mesures faites doivent engager la SGP à compenser les éventuels dépassements des normes (réglementaires pour les nuisances sonores, normes OMS pour les impacts des vibrations).

Notons que, pour réduire les nuisances sonores liées à la Gare CEA Saint-Aubin, la SGP a retenu les principes suivants :

- La mise en place d'écrans acoustiques sur le viaduc sur une longueur de 60 mètres environ avant et après la gare ;
- Un traitement acoustique particulier des espaces voyageurs pour absorber le bruit généré par l'activité de la gare, au rez-de-chaussée et sur les quais (voir schémas ci-dessous) ;
- Sur les quais, une multiplication de bas-parleurs (au lieu de haut-parleurs) au plus près des auditeurs plutôt que d'utiliser des sonorisations « longue portée ».

Des procédures d'évitement ont été prévues (« *une conception de la voie ferrée sur traverses à semelles souples ; choix judicieux du système d'attaches du rail* ») et, dans certaines zones sensibles, des mesures pourront être mises en œuvre pour en vérifier l'efficacité.

Risques nucléaire, biologique et chimique

En phase travaux, des mesures spécifiques à mettre en œuvre

La proximité immédiate du CEA constitue l'une des spécificités du dossier, tant en raison de l'implantation d'une gare à quelques centaines de mètres de 45 installations réglementées au titre du Code de l'environnement (ICPE) et/ou au titre du Code de la santé publique (autorisation de l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN)), que du passage du viaduc allant les longer sur environ 1 kilomètre.

Des dispositions particulières vont ainsi devoir être mises en œuvre pour garantir, non seulement la sécurité de ces installations, mais également celle du chantier et des personnes y travaillant, dispositions qui ne sont que sommairement décrites pour des

raisons de confidentialité pouvant être entendues.

La SGP indique par ailleurs que « *des mesures spécifiques seront mises en place pour permettre le respect du plan particulier d'intervention (ORSEC-PPI) par les personnels du chantier, en cas d'accident sur le site du CEA : formation et information des personnels, « téléphone rouge », etc.* ».

En phase exploitation

Le critère relatif au « principe de précaution » a été introduit par l'arrêt du Conseil d'État du 12 avril 2013. La création d'une gare à proximité immédiate du CEA constitue bien des risques liés aux activités du CEA (nucléaire) qui en justifie l'application.

La commission a vérifié les pièces du dossier expliquant que la procédure d'évaluation du « risque de sûreté » a bien été mise en œuvre, mais la commission d'enquête estime qu'il revient au juge de contrôler l'erreur manifeste d'appréciation quant au caractère suffisant et non excessif des mesures de précaution mises en œuvre au regard de l'intérêt de l'opération et de la plausibilité et de la gravité du risque. Compte tenu du caractère très particulier de ce critère, la commission ne dispose pas d'informations lui permettant d'apprécier concrètement ce critère et de procéder à son examen.

Outre l'aspect sécurité lié au site sensible du CEA, l'aspect sûreté peut également être invoqué : en effet, tout acte malveillant, devenu plus facile à partir de la ligne de métro, longeant en surplomb le site, pourrait générer des désordres en chaîne liés aux activités très sensibles du site. Ce risque relève de la sûreté de cette ligne qui est de la responsabilité de l'Etat.

La commission recommande dès lors, dans le cadre de l'instruction du permis de construire de la gare, que l'étude de sécurité intègre de manière exhaustive tous les risques liés aux installations présentes sur le site du CEA.

3.1.5.3. Environnement

Impacts sur les eaux superficielles

En phase chantier, des impacts avérés sur le fonctionnement hydraulique, nécessitant une bonne anticipation et coordination

Les enjeux forts sur tout le tracé vis-à-vis d'un réseau hydrographique complexe et des risques d'inondation importants par débordement ou ruissellement nécessitent des mesures anticipées pour limiter tout impact du chantier sur le bon écoulement des eaux.

Cet impact direct sur les eaux de ruissellement nécessite des mesures anticipées pour limiter les impacts du chantier sur le bon écoulement des eaux, et tout particulièrement en période d'épisodes pluvieux. Il s'agit pour l'essentiel des rigoles de Corbeville et des Granges qui font ainsi l'objet des mesures présentées par la SGP.

Le maintien et la restauration de la transparence hydraulique constituent également des enjeux importants pour les terres cultivées, en phase chantier comme en phase d'exploitation de la ligne.

La commission encourage le maître d'ouvrage à poursuivre ses échanges avec les acteurs du territoire concernés pour appréhender le plus globalement possible des effets cumulés du chantier de la ligne 18 et des opérations d'aménagement et d'infrastructures du secteur sur un territoire vulnérable et en limiter les effets une fois

les travaux achevés.

En phase exploitation, des impacts apparemment maîtrisés mais un suivi nécessaire

Compte tenu d'un réseau hydrographique complexe et des risques d'inondation par débordement ou ruissellement, la vigilance est de rigueur, même si la SGP estime maîtriser le risque inondation, en phase travaux comme en phase exploitation : « *Les dispositifs de collecte et de gestion de l'eau mis en œuvre dans le cadre du projet permettent d'éviter tout facteur aggravant le risque d'inondation et par conséquent ne nécessitent pas de mises en œuvre de mesures de compensation.* »

Des mesures de suivi et de surveillance seront mises en place pour veiller au risque inondation et au risque de migration des pollutions.

Impacts géologiques

En phase chantier, des impacts bien anticipés

La population de Wissous s'était mobilisée redoutant des impacts importants lors du passage du tunnelier sous leurs habitations entre les OA 6 et 7, en raison d'un sous-sol instable.

Les impacts géologiques apparaissent toutefois globalement maîtrisés et les réponses apportées de nature à rassurer la population sur les effets sur leurs biens du passage souterrain de la ligne. En effet, les dispositions prises apparaissent bien pallier ce risque :

- En raison du creusement du tunnel par un tunnelier permettant d'assurer la stabilité du forage en maintenant une pression précise pour limiter au maximum les tassements et réduire les désordres en surface ;
- Et du fait de la profondeur des sections en tunnel qui évitent les couches sensibles (argile notamment) et des fondations des ouvrages au droit des zones urbanisées.

Pour la commission d'enquête, la réponse présentée par la SGP apparaît complète et argumentée et de nature à rassurer le public nombreux qui s'est manifesté à ce sujet pendant l'enquête publique.

Elle considère par ailleurs que les précisions apportées sont importantes, car l'étude d'impact faisait effectivement état d'aléas forts retrait gonflement d'argiles et remontées de nappes sub-affleurantes sur la commune de Wissous.

En phase exploitation, des mesures de suivi nécessaires

La SGP affirme avoir pris toutes les dispositions qui s'imposent afin de maîtriser les risques géologiques : campagnes de reconnaissance géotechniques, sondages, adaptation des méthodes de construction (la méthode de construction du tunnel par un tunnelier « *reste la plus sûre car, elle permet le maintien d'une pression continue sur les terrains afin de garantir leur stabilité* »), auscultation du bâti dans les zones sensibles avant, pendant les travaux et après.

La commission d'enquête considère que le suivi doit s'effectuer sur une période suffisamment longue pour s'assurer de l'absence de désordres liés au passage de la ligne 18.

Impacts sur la faune et la flore

En phase chantier, des impacts anticipés et mesurés sur la faune au niveau de la mise au sol du viaduc à Palaiseau

Cette mise au sol du viaduc sur 565 mètres, bordée de clôtures et longeant la RD36, vient renforcer la coupure préexistante des déplacements de la faune terrestre sur le secteur entre les boisements nord et sud de cette voirie départementale.

Pour permettre le maintien et la sécurisation de ce franchissement pendant les travaux les mesures suivantes sont prévues :

- Dans un premier temps, avant le démarrage des travaux, création de deux mares au nord de la RD36 et implantation de barrières à amphibiens pour éviter toute traversée dans ce secteur sensible ;
- Puis, au plus tard à la fin des travaux, réalisation d'un batroduct en partie ouest du jumelage L18-RD86, afin de garantir un franchissement sécurisé des batraciens, qui sera complété par la mise en place de barrières à amphibiens au sud de la RD36.
- Un suivi de l'utilisation des mares en période de reproduction est prévu en phase chantier puis périodiquement après implantation du batroduct (après un an, trois ans, cinq ans et dix ans).

Les mesures présentées pour permettre le maintien des déplacements de la faune terrestre et sécuriser le franchissement de la route départementale, apparaissent ainsi complètes et proportionnées aux enjeux de cette mise au sol.

Des impacts apparaissant maîtrisés au niveau de la zone humide de la Mare au Cuvier

La gare du CEA Saint-Aubin s'implantera sur une zone humide qui sera impactée dans la totalité de sa superficie (4 850m²) pendant les travaux. Une mesure de réduction est prévue, visant à restaurer les emprises utilisées pendant les travaux en favorisant le retour de la faune et de la flore initialement présentes et en limitant la prolifération d'espèces invasives : sont ainsi prévus un décompactage des sols, régilage avec de la terre végétale et modelage de la surface pour créer une dépression récréant les conditions d'une stagnation d'eau. Un suivi par un écologue est par ailleurs intégré pendant un minimum de trois ans après la remise en état.

Les mesures prévues apparaissent en adéquation avec les enjeux identifiés en matière de préservation de la zone humide et en particulier de la continuité herbacée et de mise en place d'un espace refuge pour les espèces protégées les moins sensibles au dérangement.

La commission d'enquête prend note également de la mesure de compensation écologique et de son suivi allant également être réalisées au niveau de la faculté d'Orsay, la remise en état de cette zone humide ne pouvant avoir lieu qu'après les travaux.

En phase exploitation, nécessité de protéger les zones sensibles dans la durée

Des inquiétudes se sont exprimées au cours de l'enquête, notamment au sujet de l'impact sur les corridors écologiques, du risque de destruction des habitats naturels et de la diminution de la biodiversité du territoire.

Les réponses apportées sont satisfaisantes : présentation de la méthodologie ERC, des mesures de compensation, des dispositifs pour faciliter les déplacements de la faune pendant la phase travaux, restauration du corridor écologique boisé à Palaiseau, suivi de l'utilisation des mares en période de reproduction après l'implantation du batrachoduc durant dix ans après la mise en service, etc.

Toutefois, l'implantation du pôle multimodal sur la mare au Cuvier va bouleverser cet équilibre écologique, tout comme la mise au sol du viaduc a impacté des mares issues de mesures compensatoires liées à la ZAC Polytechnique.

Ainsi, la construction en zone sensible de la gare et la mise au sol du viaduc témoignent que la protection de l'environnement et les mesures compensatoires restent des variables d'ajustement.

La commission d'enquête attire l'attention sur l'importance de la pérennité de ces mesures. Elles ne doivent pas être de simples mesures cosmétiques et se limiter au respect de la réglementation ou à des demandes exprimées par la population, mais elles doivent se fonder sur la nécessaire protection d'espaces sensibles, sur la durée.

Impacts sur les espaces boisés classés (EBC)

La commission a considéré que ces impacts avaient en réalité un effet permanent, même si ces surfaces pouvaient être nécessaires à la seule réalisation des travaux.

La suppression d'espaces boisés supplémentaires à Palaiseau (19 260 m² dont 3 512 m² pour le SMI), à Orsay (16 540 m²) et dans une moindre mesure à Wissous (250 m²) ont un impact sur l'environnement, compensé à Pierrelaye-Bessancourt, conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 20 décembre 2018 portant autorisation de défrichement pour la création de la Ligne 18.

La compensation à Pierrelaye-Bessancourt (Val d'Oise) des espaces boisés classés supprimés n'est ni comprise, ni acceptée. Il est important de communiquer sur le sujet et d'expliquer les conditions dans lesquelles doivent être faites ces compensations pour donner sa pleine efficacité à la mesure, comme cela est bien décrit dans le mémoire en réponse (le site doit permettre « *d'obtenir une masse critique améliorant l'efficacité des mesures et propre à mieux garantir leur pérennité* »).

Cela n'exclut pas la réalisation de compensations volontaires complémentaires qui sont de nature à améliorer l'acceptabilité de la perte des espaces boisés. Notons que la SGP a accédé à la demande du maire de Palaiseau, exprimée lors de l'entretien avec la commission d'enquête. Des échanges plus étroits et réguliers avec les acteurs locaux auraient sans doute pu permettre de satisfaire cette demande sans l'intercession des commissaires enquêteurs.

On ne peut que recommander à la SGP de communiquer de façon plus fluide et pérenne avec les acteurs locaux, notamment les maires, pour éventuellement concevoir et mettre en œuvre des compensations complémentaires de proximité.

Impacts sur le paysage

Les ouvrages objets de la DUP modificative ont fait l'objet d'études pour une bonne insertion dans le paysage.

Un travail architectural a été mené pour le SMI, une étude paysagère a été réalisée pour l'insertion paysagère de la tranchée ouverte à l'ouest du quartier Camille Claudel et d'autres sont engagées pour l'aménagement paysager sous le viaduc à Palaiseau, pour la partie hors ZAC.

La vigilance doit porter sur la bonne intégration de la gare CEA Saint-Aubin qui n'a pas fait l'objet d'une présentation très détaillée dans le dossier.

3.1.5.4. *Principe de précaution*

Le principe de précaution : existe-t-il des éléments qui permettraient de suspecter les risques qui seraient de nature à justifier l'application du principe de précaution ?

S'agissant des mesures à prendre, elles devront être appréciées afin d'intégrer, tant la plausibilité et la gravité du risque que l'importance de l'intérêt public qui s'attache à la réalisation de l'opération, les mesures de précaution pouvant être minorées en considération de cet intérêt public.

Dans le projet soumis à enquête, un aspect a plus particulièrement retenu l'attention de la commission d'enquête et milite en faveur de l'application du principe de précaution :

Celui lié à la proximité immédiate des installations du Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) à Saclay qui a pour mission principale de développer des applications de l'énergie nucléaire dans les domaines scientifique, industriel et de la défense nationale.

Ce centre de recherche, implanté sur un site de 220 hectares, exerce ses activités dans les domaines de l'énergie nucléaire, des sciences du vivant, de la recherche fondamentale et appliquée en physique et en chimie, du climat et de l'environnement, des recherches appliquées dans de nombreux domaines technologiques.

Il accueille le siège administratif du CEA et regroupe 45 installations réglementées au titre du Code de l'environnement (ICPE) et/ou au titre du Code de la santé publique (autorisation de l'Autorité de Sûreté Nucléaire).

Une zone non aedificandi de 500 mètres autour des INB du CEA a été édictée en 1947 et mise à jour par décret en 1960. Faisant suite à la circulaire du 17 février 2017, relative à la maîtrise de l'urbanisation au voisinage des installations nucléaires de base (INB) susceptibles de présenter des dangers à l'extérieur du site, une zone de danger d'un diamètre d'un kilomètre, centrée autour d'un réacteur nucléaire (OSIRIS) avait été déterminée en 2011, dans le cadre d'un « porter à connaissance » du Préfet de l'Essonne, établi conjointement avec l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN). Cette zone interdisait notamment à certains établissements recevant du public (ERP) de s'y implanter. La gare du CEA Saint-Aubin était concernée par cette interdiction et la DUP initiale de 2016 n'avait pu que prendre des mesures conservatoires en matière de localisation et emprises foncières.

Compte-tenu des évolutions liées aux installations nucléaires de base en activité sur le site, l'Autorité de Sûreté Nucléaire a été saisie pour réviser cette zone de danger, notamment sur la base de l'avis de l'IRSN du 7 avril 2017, et le Préfet de l'Essonne a ainsi établi le 11 février 2020 un nouveau « porter à connaissance », réduisant la zone de danger, ramenée à 250 mètres autour des clôtures du CEA et se substituant à tous les périmètres de danger et non aedificandi.

Cette réduction de la zone de danger a été intégrée sur le règlement graphique, exclusivement, par une mise à jour du plan local d'urbanisme (PLU) de Saclay par arrêté du maire n° 63/2020.

La gare du CEA Saint-Aubin est prévue à quelques centaines de mètres de ces installations, hors cette nouvelle zone de danger.

En phase travaux, le chantier se situera à l'intérieur de cette dernière et en phase d'exploitation, le viaduc de la ligne longera le site du CEA à l'intérieur de cette zone de danger.

De nombreuses associations, particuliers et la CLI de Saclay, se sont interrogés et vivement inquiétés de cette réduction très importante de la zone de danger,

En s'étonnant que le rapport de l'Autorité de sûreté nucléaire :

- Qualifie de non prescriptive la zone non-aedificandi (ZNA), alors qu'elle avait été confirmée par décret n° 60-857 du 6 août 1960, non abrogé à ce jour ;
- Parle de réduction du danger radiologique (démantèlement des INB 18 et 49, arrêt des INB 40 et 101, réduction d'activité de l'INB29) mais dit « ... *après son arrêt définitif une INB continue de présenter des risques ...jusqu'à leur déclassement qui n'est pas envisagé avant plusieurs dizaines d'années...* » ; ces risques résiduels ainsi évoqués ne semblent pas avoir pesé dans l'évaluation, et le combustible du réacteur Osiris est toujours en piscine de refroidissement sur le site ;
- Relate que l'expertise réalisée par l'IRSN (institut de radioprotection et de sûreté nucléaire) montre que dans certaines circonstances accidentelles les INB 29 et 72 peuvent conduire à un risque à l'extérieur du site, mais la zone enveloppe de ce risque n'est pas précisée.
- Remplace la zone de danger et la ZNA par un simple souhait de maintenir une zone de « maîtrise de l'urbanisation » sur un périmètre de 250 m à partir des clôtures du site de Saclay, zone dans laquelle le CEA pourra construire ;

En soulignant le manque d'informations plus précises, en dehors des INB, sur l'ensemble des installations classées nucléaires, comme sur celles présentant des risques biologiques ou chimiques ;

En relevant que l'analyse des accidents est faite dans une période transitoire où les démantèlements n'ont pas démarré ;

En indiquant que le nouveau périmètre de la zone de danger ne correspond pas au périmètre du plan particulier d'intervention (PPI) en vigueur, élaboré par le Préfet de l'Essonne en 2013, qui établit un rayon de 2,5 km autour du CEA. Ce PPI décrit les actions des pouvoirs publics à l'extérieur du site en cas d'accident majeur sur l'une des 9 installations nucléaires de base (INB) du CEA et il devra être révisé pour intégrer, tant l'évolution de ces INB, que la nouvelle doctrine nationale liée à la catastrophe de Fukushima de 2011.

La SGP a simplement répondu que ces éléments ne relevaient pas de sa compétence, renvoyant aux décisions prises par l'ASN et le « porter à connaissance » du Préfet de l'Essonne.

La commission s'interroge donc et reprend à son compte les différents points relevés par le public concernant :

- L'absence de transmission à la CLI des documents liés à la modification du PLU de Saclay (rapport définitif de l'ASN, courrier du Préfet de l'Essonne) en amont de l'enquête publique ;
- Le défaut de communication des informations au grand public lors de l'arrêté municipal du 9 avril 2020 portant modification du PLU de Saclay (affichage réglementaire durant la période de confinement, absence d'informations sur le site internet de la ville, PLU actualisé mis en ligne qu'à la mi-juin au début de l'enquête publique) ;
- Les interrogations sur les risques nucléaires résiduels des installations, notamment sur l'INB 72 (stockage de déchets), l'évacuation des combustibles

et les programmes de démantèlement en cours et à venir et leurs incidences sur la future révision du PPI qui devra intégrer l'exploitation de la gare à horizon 2027 ;

- La menace pesant sur les usagers et la population de Saclay, tant que l'enveloppe réelle de danger radiologique ne sera pas publiée expressément et justifiée techniquement à partir du risque affectant les INB dimensionnantes (actives ou en démantèlement).

Du fait du plan particulier d'intervention à venir, et de l'ensemble des éléments susmentionnés, la commission d'enquête recommande qu'une analyse indépendante et complète de l'ensemble des ICPE nucléaires et à risque biologique ou chimique, soit rapidement menée, en tout état de cause avant la mise en service de la gare pour permettre :

- Une évaluation exhaustive des différents risques liés au CEA et installations présentes sur son site ;
- La confirmation de l'absence de risques radiologique, chimique ou biologiques pour la population riveraine et les usagers de la ligne 18 ;
- La confirmation de la zone de danger réduite à 250 m autour de la clôture du CEA et de CIS-Bio International ;
- La révision rapide du Plan particulier d'intervention du CEA dans un contexte où la doctrine gouvernementale a été durcie suite à l'accident de Fukushima ;
- Et les mesures précises allant être prises, pour garantir la sécurité de la population et des usagers de la ligne 18 face à un risque terroriste en gare ou dans les rames circulant sur le viaduc et longeant le site sur environ 1 kilomètre dans la zone de danger.

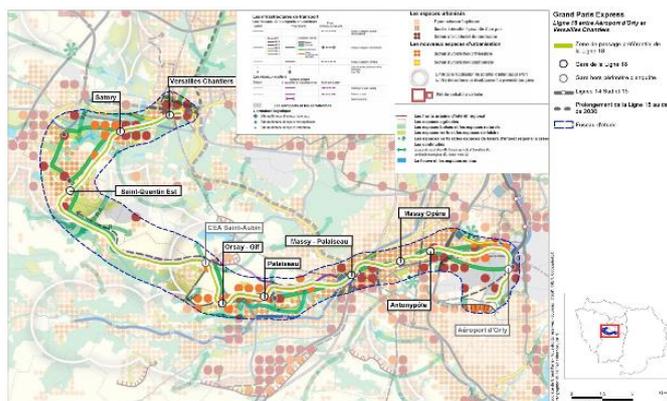
Que ces éléments fassent l'objet d'une information complète aux collectivités locales et à la population concernées.

3.1.6. Les autres contrôles effectués

3.1.6.1. *Compatibilités avec les documents d'urbanisme de rang supérieur*

Le projet des modifications soumises à l'enquête modifie à la marge le fuseau du projet de la Ligne 18, déclaré d'utilité publique le 27 mars 2020, sans remettre en cause la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants tels que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme

Le projet de la ligne 18 figure dans le SDRIF approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, comme l'indique le document graphique ci-dessous.



Le projet de DUP modificative est compatible avec les objectifs et recommandations du SDRIF qui vise à l'horizon 2030, la modernisation du réseau ferré existant et le renforcement du maillage régional, notamment par le prolongement de certaines lignes et la réalisation de la rocade francilienne du Grand Paris Express.

3.1.6.2. Compatibilité avec les documents d'urbanisme communaux

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

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

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

Les documents d'urbanisme locaux (PLU) devront être mis en compatibilité avec le projet par le prononcé de la DUP demandée, conformément aux exigences du Code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité est présentée ci-après en partie 5 de ce Tome 2 du rapport de DUP modificative, et fait l'objet de conclusions motivées et avis de la commission pour chacune des communes concernées.

Concernant les mises en compatibilité, la commission constate qu'il y a des lacunes dans le dossier de DUP modificative :

L'examen des observations et questions posées sur les dossiers de mise en compatibilité a fait apparaître des lacunes, à la fois au niveau du dossier de DUP modificative et dans les dossiers d'Orsay et de Palaiseau. Seul le point portant sur le dossier de DUP modificative est présenté ici, ceux concernant les dossiers des mises en compatibilité sont présentés au niveau des conclusions portant sur ces derniers.

L'emplacement réservé demandé par la SGP lors de la DUP initiale avait pour objet principal de garantir un couloir pour la construction du viaduc, empêchant toute édification de construction et il possédait une largeur de 10 mètres, correspondant à la largeur de l'infrastructure. Pour garantir la sécurité du métro et pouvoir maîtriser la constructibilité à proximité immédiate dans les ZAC à Orsay et Palaiseau, la SGP a décidé de porter la largeur totale de cet emplacement réservé à 30 m au total, soit 10 m pour le viaduc et 10 m de part et d'autre.

Si la mention de cette évolution apparaît au niveau des dossiers de mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay et de Palaiseau, quoique non justifiée, rien n'est en revanche précisé à ce sujet au niveau du dossier

de DUP modificative (pièces A2, D, voire G).

Or seules les modifications apportées depuis la DUP initiale, et présentées dans cette enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, peuvent être reportées dans les PLU des communes concernées si ces dernières ne permettent pas la mise en œuvre du projet modifié.

Il conviendrait dès lors d'ajouter, à la liste des éléments modifiés, cette évolution de l'emplacement réservé sur les 2 communes, en la motivant.

Concernant le PLU de Saclay :

La pièce A2, présentant les modifications apportées au projet de la ligne 18, indique qu'étant donné que la seule interdiction résiduelle empêchant la construction de la gare était donc l'interdiction de certains ERP dans la zone de danger.

Or l'exécution du programme de réduction des activités nucléaires sur le site du CEA à Saclay a conduit l'Autorité de sûreté nucléaire, en lien avec les deux exploitants, à réviser son étude de danger en octobre dernier, sous deux hypothèses qui restaient à confirmer d'ici la fin de l'année 2019 : l'arrêt définitif du réacteur ORPHEE (INB n° 101) du CEA, et la réduction du stock d'iode radioactif (INB n° 29) de Cisbio International.

Ces deux opérations s'étant achevées dans le délai prévu, le porter à connaissance de 2011 a été mis à jour et notifié aux parties prenantes (dont le maire de Saclay et la Société du Grand Paris) par le préfet de l'Essonne le 11 février 2020.

Ce nouveau PAC révisé la zone de danger, pour prendre en compte la diminution du risque consécutif à l'arrêt des deux réacteurs du site (OSIRIS en 2015 et ORPHEE en 2019) et à la diminution du stock d'iode : la nouvelle zone de danger est plus réduite, et ne s'étend plus jusqu'à l'emplacement prévu pour la gare de CEA Saint-Aubin.

Cette réduction de la zone de danger a été intégrée par une mise à jour du plan local d'urbanisme (PLU) de Saclay par arrêté du maire n° 63/2020. L'emplacement prévu pour la gare de CEA Saint-Aubin n'étant plus à l'intérieur de la zone de danger, il n'y a plus d'incompatibilité entre le PLU et la construction de la gare.

Une mise en compatibilité du PLU de Saclay était initialement prévue dans le cadre de cette enquête préalable à la DUP modificative de la ligne 18, mais a été retirée après la parution de l'arrêté du maire susmentionné.

3.2. Conclusions de l'analyse bilancielle

Compte tenu de ce qui précède, la commission d'enquête estime que les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt que présente le projet de déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 18 soumis à enquête publique.

Au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité publique du projet soumis à enquête, il apparaît que malgré quelques dispositions à préciser et sous les commentaires relatifs aux objets de l'enquête exprimés ci-après, les avantages que présente ce projet apparaissent ainsi l'emporter sur les inconvénients qu'il génère, et penchent ainsi en faveur de sa déclaration d'utilité publique.

Réalisation de la gare CEA Saint-Aubin

La présence de la gare CEA Saint-Aubin génère des problématiques qui même si elles ne dépendent pas du maître d'ouvrage doivent être un point de grande vigilance de sa part : d'une part la connexion de la gare à son environnement et l'intermodalité nécessaire au bon fonctionnement de celle-ci, d'autre part l'urbanisation générée qui pourrait conduire à des pressions immobilières excessives sur la ZPNAF.

La mission de la SGP est de réaliser la construction de la Ligne 18. Toutefois, cette Ligne de métro traverse des territoires. Aussi, il convient de rappeler « le mille-feuille » de la gouvernance spécifique du territoire d'implantation de la gare CEA Saint-Aubin, qui (comme son nom ne l'indique pas) se situe sur la commune de Saclay :

- 2005 : création de l'opération d'intérêt national (OIN), pilotée par l'Etablissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPAPS), qui inclue le territoire de Saclay ;
- 2013 : création de la Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay instaurée par la loi du Grand-Paris du 03 juin 2010 et sa charte signée le 11 octobre 2018 prévoyant 28 actions favorisant la pérennité des activités agricoles et le développement des liens entre l'agriculture et les activités du Plateau ;
- 2016 : signature du Contrat de développement territorial (CDT) « Paris-Saclay Territoire Sud » le 06 juin 2016, non signé par la mairie de Saclay ;
- 2019 : renouvellement de la Zone d'aménagement différencié (ZAD) du Christ de Saclay, créée le 07 octobre 2013 sur 40,6ha, telle que présentée ci-dessous



- 2020 : arrêté du maire, en date du 9 avril 2020, reportant le nouveau périmètre de danger du PLU de Saclay. L'urbanisme est une compétence municipale.
- 2020 : étude en cours de pôle multimodal conduite à la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, dont le scénario d'aménagement devrait être retenu prochainement.

Il convient de souligner que la complexité de cette gouvernance sur le plateau de Saclay produit un territoire dans lequel les citoyens sont particulièrement coupés des décisions. Alors que dans le même temps, la création de cette gare a des incidences immédiates sur leur cadre de vie, et notamment au niveau de l'environnement de cette

dernière :

- La nécessaire création d'un pôle multimodal qui intègre la gare et les autres modes de transport ;
- L'attractivité de la gare sur le développement économique et urbain qui se doit de respecter la ZPNAF et le périmètre de protection du CEA.

Compte tenu de la complexité de la gouvernance et de la multiplicité des intervenants, la commission d'enquête considère que la SGP se doit d'être le garant de la cohérence d'ensemble.

De plus, par la proximité du CEA, la commission considère que :

- **Le risque nucléaire, ne sera pas négligeable durant la phase de démantèlement des réacteurs et que même in-fine, le risque ne sera pas nul. Par ailleurs, les autres activités implantées sur le site peuvent créer des risques biologiques ou chimiques. La commission recommande, dès lors, dans le cadre de l'instruction du permis de construire de la gare, que l'étude de sécurité intègre de manière exhaustive tous les risques liés aux installations présentes sur le site du CEA.**
- **Les riverains s'inquiètent des risques sonores et vibratoires du métro. La SGP devra s'engager à prendre toutes les mesures pendant les essais préalables à la réception des ouvrages, et à corriger les éventuelles anomalies, en cas de dépassement des normes réglementaires ou recommandations de l'OMS.**

Les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section entre les gares « Aéroport d'Orly » et « CEA Saint-Aubin » incluant notamment une optimisation à la transition souterrain/aérien résultant de l'avancée des études techniques

Il est important de rappeler que le projet de DUP modificative ne nécessite pas l'acquisition de parcelles privées ainsi que les évolutions à la marge du périmètre de déclaration d'utilité publique modifiée, apparaissent globalement pertinents. La procédure de DUP modificative est ainsi principalement motivée par l'inclusion de la gare du CEA Saint-Aubin.

Les évolutions présentées résultent de l'avancement des études pour permettre des améliorations du projet, tant en phase chantier, qu'en phase exploitation et se concentrent sur les communes de Wissous, Palaiseau et Orsay.

Elles apparaissent globalement maîtrisées et apporter des bénéfices temporaires ou définitifs.

Les impacts en phase travaux apparaissent anticipés et les mesures envisagées appropriées. La commission d'enquête appelle toutefois à la nécessité d'une coordination globale avec les différents chantiers allant se dérouler concomitamment sur le territoire afin de réfléchir à des mutualisation et régulations, notamment en matière d'approvisionnement de chantier et d'évacuation des déblais.

Les impacts en phase exploitation se concentrent principalement au niveau de la gare du CEA Saint-Aubin. Les impacts sur la santé et sur l'environnement sont apparemment maîtrisés, mais il est essentiel que la Société du grand Paris s'engage à prendre les mesures de compensation adaptées à d'éventuels dépassements des

seuils réglementaires ou, plus généralement, à compenser immédiatement tout désordre présentant un risque.

La mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du programme du Grand Paris Express et en particulier de la Ligne 18

Le projet de DUP modificative prévoit une mise à jour de la rentabilité socio-économique de la ligne 18 en présentant d'abord une nouvelle estimation du coût de la ligne et de son financement, puis un nouveau calendrier de sa mise en service, enfin une nouvelle estimation des avantages qu'apportera la ligne en termes de transports et de créations et de valorisation des emplois.

Sur les coûts et leur financement, la commission a pris acte de l'augmentation très importante du coût prévisible de la ligne passé en deux ans de 3,108 milliards d'euros à 4,457 milliards. Une bonne partie de cette augmentation s'explique par une réévaluation très significative des provisions pour risques (+685 millions d'euros) et l'inclusion dans le projet de la gare CEA Saint-Aubin et des véhicules de maintenance des infrastructures.

L'avis du SGPI N° 2020-n°89 du 27/02/2020 et son rapport de contre-expertise a procédé à une analyse détaillée des coûts des travaux et des provisions pour risques. Elle donne acte à la SGP que cette estimation a été bien évaluée.

Ces coûts semblent être dans la « norme » pour des travaux équivalents ou proches réalisés récemment en région parisienne. La contre-expertise de la SGPI présente dans son rapport un tableau montrant que le coût au km de la partie souterraine de la ligne 18 est dans la fourchette de ceux constatés pour des lignes souterraines récemment construites par la RATP.

L'ampleur de la dépense envisagée a suscité des inquiétudes dans le public concernant son financement. Mais le financement de la SGP, et au-delà de la construction de la ligne 18, a été adapté aux dépenses prévisibles du GPE par une augmentation de la part des taxes qui lui est affectée en loi de finances pour 2019 ; des subventions européennes ont été aussi obtenues pour le projet.

Au total, la commission considère que les coûts du projet sont raisonnables, eu égard à son ampleur, et que son financement est fondé sur des ressources propres de la SGP, à la hauteur des engagements qu'elle devra prendre. Malgré le fait que l'avis du SGPI et le rapport de contre-expertise n'aient pas été versés au dossier d'enquête publique, le public a eu accès à une estimation des coûts du projet qui n'est pas entachée d'erreur manifeste.

Sur le nouveau calendrier, le projet de DUP modificative s'inscrit dans le droit fil des décisions prises lors de l'arbitrage gouvernemental du 22 février 2018. La mise en service du tronçon reliant l'aéroport d'Orly à la gare CEA Saint-Aubin est reportée à 2027 contre 2024 prévu antérieurement. Toutefois, suite à la demande présentée par la région Île-de-France, le tronçon entre Massy et CEA Saint-Aubin sera mis en service dès 2026. La mise en service du tronçon CEA Saint-Aubin-Versailles-Chantiers demeure prévue pour 2030.

Il est clair que le report à 2026/2027 du premier tronçon va laisser perdurer les difficultés actuelles de l'accès au plateau de Saclay. La commission estime que cela ne mettra pas en cause le développement en cours de la zone très attractive d'Orsay/Saclay, mais y compliquera encore les conditions de transport.

Le public dans ses observations, et IDFM devant la commission, ont souligné les problèmes de transport existant et la nécessité impérieuse que le nouveau calendrier soit strictement respecté pour la première phase des travaux. Pour la deuxième phase (CEA Saint-Aubin-Versailles-Chantiers), la date de 2030 a été maintenue et la SGP a indiqué devant la commission qu'elle prévoyait le lancement des premiers appels d'offres pour sa construction d'ici la fin de l'année 2020.

Il est enfin à noter que le projet soumis à enquête publique ne prévoit aucune date de mise en service du dernier tronçon de la ligne 18 (Versailles-Chantiers/Nanterre-La-Folie).

La commission estime que le décalage du calendrier va accroître encore les problèmes de transport pour l'accès au plateau de Saclay mais ne devrait pas compromettre son développement économique et scientifique si le nouveau calendrier est strictement respecté.

Sur la rentabilité socio-économique de la ligne 18, celle-ci est remise en cause par le projet de DUP modificative dès lors que les coûts de la ligne sont réévalués et que la mise en service est retardée par rapport aux dispositions retenues en DUP initiale. Le projet procède en conséquence à un nouveau calcul des avantages procurés par la ligne afin de savoir si celle-ci demeure rentable.

Les trafics attendus sur la ligne sont un peu réévalués à la hausse par rapport à ce qui était estimé antérieurement : la commission estime qu'ils devraient se situer en 2030 entre 100.000 et 150.000 voyageurs par jour avec entre 15.000 et 20.000 voyageurs à l'heure de pointe du matin. Malgré la forte croissance démographique attendue dans l'aire d'influence de la ligne 18, le nombre de voyageurs devrait sensiblement baisser sur la ligne B du RER, actuellement surchargée.

La commission note cependant que le trafic se concentrera sur la partie Est de la ligne, entre l'aéroport d'Orly et la gare CEA Saint-Aubin et sera assez faible au-delà, tant que ne sera pas mis en service le tronçon Versailles-Chantiers-Nanterre-La Folie. Il sera très dépendant de la qualité du réseau de rabattement vers les gares qu'auront organisé les autorités responsables. Le trafic automobile, lui, ne diminuera pas pour autant. Son augmentation sera freinée, voire arrêtée, la croissance démographique étant absorbée, pour l'essentiel par la ligne 18 et les transports en commun créés autour des gares.

A l'Ouest, la commission reste plus circonspecte, comme l'a été la contre-expertise du SGPI. Les besoins immédiats susceptibles d'être satisfaits par la ligne sont limités et les liens socio-économiques existant entre la zone Saint-Quentin-en-Yvelines/Versailles et celle d'Orsay/Saclay ne justifient pas à eux seuls une ligne de métro.

Mais la commission, comme la contre-expertise du SGPI, comprend l'objectif gouvernemental d'aménagement du territoire dans lequel s'inscrit ce tronçon de la ligne 18. Il s'agit de promouvoir l'urbanisation de plusieurs ZAC et du plateau de Satory en profitant de la proximité de la zone Orsay/Saclay pour attirer des entreprises et des centres de recherche susceptibles de participer au développement d'un pôle d'avenir pour le pays.

La commission estime cependant que la réalisation de cet objectif d'intérêt national serait fortement confortée par la mise en service rapide du dernier tronçon de la ligne 18 entre Versailles-Chantiers et Nanterre-La Folie.

Le dossier procède à un calcul des avantages actualisés que procurera la ligne 18. Ce calcul a été l'objet d'une analyse détaillée de la contre-expertise du SGPI que fait sienne dans l'ensemble la commission.

Les « avantages conventionnels » (valorisation des effets transports, régularité, confort et gains environnementaux) sont réels et atteignent 2,1 milliards d'euros, mais ne suffisent pas à eux seuls à rendre le projet rentable, compte tenu de son coût, même en y ajoutant les emplois de chantiers (500 millions d'euros).

Les « avantages non conventionnels », valorisation des emplois que créerait la ligne et effet positif sur la productivité de la zone que devrait générer sa densification, dépasseraient les 7 milliards d'euros mais restent hypothétiques et peut-être surestimés.

Par ailleurs, l'ensemble des avantages que va générer la ligne sont fortement concentrés sur la partie est de la ligne confortant les interrogations sur la rentabilité immédiate de la partie ouest.

Malgré tout, la commission estime que les bénéfices à attendre du projet, même s'ils sont un peu surestimés, sont importants et le justifient.

En conclusion, la commission estime nécessaire de recommander que tout soit mis en œuvre pour respecter le nouveau calendrier de mise en service du tronçon entre l'aéroport d'Orly et la gare CEA Saint-Aubin ; elle considère que la rentabilité globale du projet est démontrée par les trafics attendus, mais que la rentabilité du tronçon Saclay-Versailles serait mieux assurée par la mise en service dès 2035 du tronçon entre Versailles-Chantiers et Nanterre-La Folie.

4

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS SUR LA DUP MODIFICATIVE

4. Conclusions motivées et avis sur la déclaration d'utilité publique modificative

Après avoir pris connaissance du dossier et des évolutions du projet de la ligne 18 présentées dans le cadre de la déclaration d'utilité publique modificative, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale, ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions motivées et son avis sur la déclaration d'utilité publique modificative

Sur la forme

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 33 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- Que cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête ;
- Que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête à la mairie de Saclay, la sous-préfecture de Palaiseau, lieux d'enquête, et à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête ;
- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête ;
- Qu'à la demande de la commission, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide lecture, dossier d'information et flyer) destiné à faciliter la consultation ;
- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête, ainsi qu'à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris,
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacun des lieux d'enquête les dix permanences prévues pour recevoir le public,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les vingt permanences téléphoniques prévues pour échanger avec le public,
- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP modificative,
- Que 492 observations, courriers, courriels concernant ce projet de déclaration

d'utilité publique modificative, ont été recueillis au cours de cette enquête

Sur le fond

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique modificative de ce projet, son évaluation et ses conditions de réalisation, la commission d'enquête s'estime en mesure de conclure.

En conséquence, la commission d'enquête formule les 7 recommandations suivantes

(Les recommandations correspondent à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête souhaite donc que le maître d'ouvrage les prenne en considération)

Recommandation n°1, relative à l'information et la communication

La commission d'enquête recommande de renforcer, dès la phase chantier, des échanges réguliers avec le monde agricole, la population et les différents acteurs locaux : élus, associations, institutionnels, riverains.

Elle insiste pour que désormais une politique de communication individualisée et efficace soit conduite pour limiter des inquiétudes inutiles.

La commission recommande également de se rapprocher des maires pour concevoir et mettre en œuvre des compensations complémentaires de proximité.

Recommandation n°2, relative au dossier de DUP modificative

La commission d'enquête recommande une mise à jour du dossier d'enquête pour préciser, tant au niveau des textes que d'illustrations lisibles, les évolutions du tracé présentées dans le cadre de cette DUP modificative :

- Les évolutions du tracé en plan pour les OA4 et OA5 et du profil en long entre les OA6 et OA7,
- Les évolutions des emprises chantier pour le franchissement de la RN118 et les besoins liés aux surfaces d'EBC à déclasser,
- Et tout particulièrement celles de l'emplacement réservé sous le viaduc dans les pièces A2, D et G, préalable réglementaire à des évolutions des documents d'urbanisme d'Orsay et de Palaiseau.

Il conviendra également d'ajouter à ce dossier l'avis du SGPI N° 2020-n°89 du 27/02/2020 et son rapport de contre-expertise.

Recommandation n°3, relative au projet de la gare CEA Saint-Aubin

La commission d'enquête recommande à la SGP de s'assurer de la cohérence du projet de gare avec les orientations de l'étude d'intermodalité et du développement urbain induit, qui auront des conséquences directes sur son fonctionnement.

Recommandation n°4, relative à la gestion des eaux de ruissellement

La commission recommande au maître d'ouvrage de poursuivre des échanges avec les acteurs du territoire concerné pour appréhender le plus globalement possible les

effets cumulés du chantier de la ligne 18 et des opérations d'aménagement et d'infrastructures du secteur sur un territoire vulnérable, et en limiter les effets une fois les travaux achevés.

Recommandation n°5, relative au calendrier de mise en service

La commission se fait l'écho des habitants et des responsables administratifs qui soulignent la saturation des transports en commun, notamment de la ligne B du RER, et les difficultés d'accès au plateau de Saclay. En conséquence, elle recommande que tout soit fait pour que les dates retenues dans la décision gouvernementale de 2018 pour la mise en service de la première phase (Orly-Saclay) soient strictement respectées.

Recommandation n°6, relative à la sécurité à proximité du site du CEA

La commission recommande, dans le cadre de l'instruction du permis de construire de la gare, que l'étude de sécurité intègre de manière exhaustive tous les risques liés aux installations présentes sur le site du CEA.

Recommandation n°7, relative à la rentabilité socio-économique

Le dossier d'enquête publique retient conventionnellement pour évaluer la rentabilité socio-économique de la Ligne 18 du Grand Paris Express une mise en service du tronçon Versailles-Nanterre en 2035. Elle recommande que la décision soit prise d'une mise en service à cette date afin d'assurer la rentabilité socio-économique et au-delà l'intérêt général du tronçon Saclay-Versailles.

Enfin, la commission d'enquête, à la majorité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative concernant le projet de la Ligne 18 du réseau de transport express reliant les gares Aéroport d'Orly (gare exclue), Antony-pôle, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin-Est, Satory et Versailles-Chantiers

avec la RÉSERVE SUIVANTE

(Si la réserve n'est pas levée par le maître d'ouvrage, l'avis de la commission d'enquête est réputé défavorable)

Réserve, relative aux impacts sur la santé

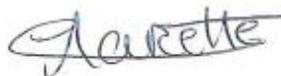
Un engagement formel de la Société du Grand Paris sur les mesures en termes d'impact sur la santé des populations et des usagers du métro :

- Pour les risques sonores, mesurer à proximité des habitations les niveaux de bruit réels générés par le passage des trains sur les voies et en gare ;
- Pour les risques vibratoires, mesurer à proximité des habitations les niveaux de vibration atteints, fréquence et longueur d'onde, générés par le passage des trains sur les voies et en gare.

La SGP devra s'engager à prendre toutes les mesures pendant les essais préalables à la réception des ouvrages, et à corriger les éventuelles anomalies, en cas de dépassement des normes réglementaires ou recommandations de l'OMS.

Paris le 15 septembre 2020

La commission d'enquête



C. MARETTE : PRESIDENTE



M.C. EUSTACHE : VICE-PRESIDENTE



S. DUBAIL : MEMBRE



D. TOURNETTE : MEMBRE



L. KLEIN : MEMBRE

5
CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS
SUR LA MISE EN COMPATIBILITE
DES
DOCUMENTS D'URBANISME

5. Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

5.1. Généralités

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2. Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Wissous

Après avoir pris connaissance du dossier et des évolutions du projet de la ligne 18 présentées dans le cadre de la déclaration d'utilité publique modificative, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale, ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Wissous.

Sur la forme

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 33 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- Que cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête ;
- Que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête à la mairie de Saclay, la sous-préfecture de Palaiseau, lieux d'enquête, et à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête ;
- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête ;
- Que le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Wissous, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissait conformes aux textes en vigueur ;
- Qu'à la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, dossier d'information et flyer) destinés à faciliter la consultation ;
- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête, ainsi qu'à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris,
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacun des lieux d'enquête les dix permanences prévues pour recevoir le public,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les vingt permanences téléphoniques prévues pour échanger avec le public,
- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été

respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP modificative,
- Que 492 observations, courriers, courriels concernant ce projet de déclaration d'utilité publique modificative, ont été recueillis au cours de cette enquête

Sur le fond

Les ajustements nécessaires des PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes de la ligne 18 du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et plus spécifiquement les éléments modifiant la déclaration d'utilité publique d'origine figurant dans le projet de DUP modificative de la ligne 18 mis à enquête.

La commission d'enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- Le PLU de la commune de Wissous a fait l'objet d'une mise en compatibilité à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Ligne 18 actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 ;
- C'est bien la procédure de déclaration d'utilité publique modificative engagée pour la réalisation de la ligne 18 qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Wissous ;
- Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;
- Au vu du dossier de DUP modificative transmis, le Préfet a engagé la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application des articles L153.54 et R.1543-14 du code de l'urbanisme. Il est nécessaire de mentionner les modifications apportées au projet structurant de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Wissous ;
- Après examen au cas par cas, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France dans son avis délibéré 91-031-2019 du 19 octobre 2019, a dispensé le document d'urbanisme de la commune de Wissous de la procédure d'évaluation environnementale ;
- Le dossier a fait l'objet d'un examen conjoint le 21 janvier 2020 par les Personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique et un procès-verbal de cette réunion a été établi le 18 mars 2020, procès-verbal joint au dossier d'enquête publique (pièce 1.4). Cet examen a été réalisé en application de l'article R153-13 du code de l'urbanisme, créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 ;
- Pour Wissous, les modifications apportées au projet par rapport à la DUP initiale concernent :
 - o L'amélioration du positionnement des ouvrages annexes OA4 et 5 sur des terrains d'Aéroport de Paris pour éviter d'impacter des parcelles agricoles ;
 - o La modification de la voie d'accès au chantier de l'OA7, évitant la traversée d'une zone pavillonnaire, mais nécessitant d'élargir le chemin en déclassant environ 250 m2 d'espaces boisés classés ;
- Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme

de la commune :

- Rapport de présentation : Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document afin d'autoriser l'implantation du projet de la ligne 18 modifié ;
 - Règlement littéral : le règlement de la zone N pour les besoins du chantier pour l'OA7 et 1AUZ pour les déplacements des OA4 et 5 ;
 - Règlement graphique : il fait notamment apparaître selon les besoins du projet, les évolutions des emplacements réservés liés aux modifications apportées au niveau des OA4, 5 et 7 dans les zones concernées et la réduction de l'espace boisé classé impacté ;
 - Liste des emplacements réservés : l'emplacement N°19 est supprimé car les OA4 et 5 sont réunis sur une même emprise. L'emplacement réservé 4 est également supprimé
- Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la commission d'enquête ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Wissous, présente bien le projet de ligne 18 modificative et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Les modifications apportées visent globalement à limiter les impacts pour la population en phase chantier et sur l'activité agricoles en phase d'exploitation et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la déclaration d'utilité publique modificative du projet de ligne 18 emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Wissous.

En conséquence, la commission d'enquête, à la majorité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Wissous

Paris le 15 septembre 2020

La commission d'enquête



C. MARETTE : PRESIDENTE



M.C. EUSTACHE : VICE-PRESIDENTE



S. DUBAIL : MEMBRE



D. TOURNETTE : MEMBRE



L. KLEIN : MEMBRE

5.3. Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Palaiseau

Après avoir pris connaissance du dossier et des évolutions du projet de la ligne 18 présentées dans le cadre de la déclaration d'utilité publique modificative, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale, ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Palaiseau.

Sur la forme

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 33 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- Que cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans les 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête ;
- Que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête à la mairie de Saclay, la sous-préfecture de Palaiseau, lieux d'enquête, et à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête ;
- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête ;
- Que le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Palaiseau, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissait conformes aux textes en vigueur ;
- Qu'à la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide lecture, dossier d'information et flyer) destinés à faciliter la consultation ;
- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête, ainsi qu'à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris,
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacun des lieux d'enquête les dix permanences prévues pour recevoir le public,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les vingt permanences téléphoniques prévues pour échanger avec le public,
- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été

respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP modificative,
- Que 492 observations, courriers, courriels concernant ce projet de déclaration d'utilité publique modificative, ont été recueillis au cours de cette enquête

Sur le fond

Les ajustements nécessaires des PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes de la ligne 18 du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et plus spécifiquement les éléments modifiant la déclaration d'utilité publique d'origine figurant dans le projet de DUP modificative de la ligne 18 mis à enquête.

La commission d'enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- Le PLU de la commune de Palaiseau a fait l'objet d'une mise en compatibilité à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Ligne 18 actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 ;
- C'est bien la procédure de déclaration d'utilité publique modificative engagée pour la réalisation de la ligne 18 qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Palaiseau ;
- Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;
- Au vu du dossier de DUP modificative transmis, le Préfet a engagé la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application des articles L153.54 et R.1543-14 du code de l'urbanisme. Il est nécessaire de mentionner les modifications apportées au projet structurant de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Palaiseau ;
- Après examen au cas par cas, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France dans son avis délibéré 91-030-2019 du 19 octobre 2019, a soumis le document d'urbanisme de la commune de Palaiseau à la procédure d'évaluation environnementale ;
- En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du code de l'urbanisme, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Palaiseau a été soumis à évaluation environnementale ;
- La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a rendu un avis délibéré n° 2020-5301 le 5 mai 2020 sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Palaiseau lié au projet de DUP modificative de la ligne 18 ;
- Le dossier a fait l'objet d'un examen conjoint le 21 janvier 2020 par les Personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique et un procès-verbal de cette réunion a été établi le 18 mars 2020, procès-verbal joint au dossier d'enquête publique (pièce 1.4). Cet examen a été réalisé en application de l'article R153-13 du code de l'urbanisme, créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 ;
- Pour Palaiseau, les modifications apportées au projet par rapport à la DUP initiale concernent les 5 points suivants :

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

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

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

- Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :
 - Rapport de présentation : Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document afin d'autoriser l'implantation du projet de la ligne 18 modifié ;
 - Règlement graphique : il fait notamment apparaître selon les besoins du projet, l'évolution de l'emplacement réservé lié aux modifications apportées, la réduction de l'espace boisé classé du bois de Palaiseau et la réduction de la zone UX2agp pour l'ajuster aux emprises du centre d'exploitation depuis la DUP de 2017 ;
 - Liste des emplacements réservés : l'emplacement N°1 au bénéfice de la SGP est augmenté.
- Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la commission d'enquête ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité.
- L'emplacement réservé n°1 demandé par la SGP lors de la DUP initiale avait pour objet principal de garantir un couloir pour la construction du viaduc, empêchant toute édification de construction et il possédait une largeur de 10 mètres, correspondant à la largeur de l'infrastructure. Pour garantir la sécurité du métro et pouvoir maîtriser la constructibilité à proximité immédiate dans les ZAC à Orsay et Palaiseau, la SGP a décidé de porter la largeur totale de cet emplacement réservé à 30 m au total, soit 10m pour le viaduc et 10 m de part

et d'autre.

Seules les pièces du dossier des mises en compatibilité des PLU l'évoquent, et de manière très partielle (pièce 1.2 pour Palaiseau), n'en présentant pas les motifs.

La SGP propose dès lors de compléter le chapitre relatif au rapport de présentation et d'ajouter « l'origine de la demande de modification (risque pour la sécurité en cas de constructions à très faible distance du viaduc) et ses conséquences (élargissement de 10 à 30 mètres) ».

- Par ailleurs, il est indiqué dans le PV de l'examen conjoint (pièce I4 p5) : « l'adaptation de l'emplacement réservé n°1 au bénéfice de la SGP et de l'emplacement réservé n°12 pour la réalisation d'un TCSP au bénéfice du conseil départemental afin d'éviter leur superposition et de permettre le passage de l'optimisation du projet de la ligne 18. » Or cette modification de l'ER12 n'est, ni mentionnée dans le rapport de présentation, ni indiquée dans le tableau des emplacements réservés.

Il conviendrait dès lors d'indiquer de modifier le tableau des emplacements réservés en conséquence, et d'ajouter cette évolution de l'ER n°12 dans le chapitre relatif au rapport de présentation

- La mise en compatibilité du PLU de Palaiseau doit permettre la mise en œuvre les évolutions du tracé de la ligne sur le territoire communal.

Or celle concernant l'élargissement de cet emplacement réservé n'apparaît pas dans le dossier de DUP modificative. Et le devrait, comme est bien mentionnée l'augmentation de l'emprise du Service Maintenance Infrastructures et le recalage de la rampe et du viaduc à l'Ouest du Bois de Palaiseau entraînant le déclassement d'une surface supplémentaire de 19 260 m² de cet Espace Boisé Classé.

Faute de quoi, cette évolution ne peut apparaître au niveau de la mise en compatibilité du PLU et donc devenir effective.

La commission rappelle ainsi qu'une mention de cette évolution de l'emplacement réservé devrait également apparaître dans les pièces du dossier de DUP (pièces A2, D et G).

La Commission d'enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Palaiseau, présente bien le projet de ligne 18 modificative et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Les modifications apportées sont liées à l'approfondissement des études et à la réponse à une recommandation formulée par la commission d'enquête après l'enquête publique de 2016.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la déclaration d'utilité publique modificative du projet de ligne 18 emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Palaiseau.

En conséquence, la commission d'enquête formule les 2 recommandations suivantes

Recommandation n°1, relative au dossier de MECDU

L'emplacement réservé n°1 correspondant à l'espace sous viaduc a été augmenté sans les raisons en soient données. Par ailleurs, cet élargissement a un impact sur l'emplacement réservé n°12 qui n'est mentionné, ni dans le rapport de présentation ni dans la liste des emplacements réservés.

La commission d'enquête recommande à la SGP, comme elle s'y est engagée, de compléter le chapitre relatif au rapport de présentation et d'ajouter « *l'origine de la demande de modification (risque pour la sécurité en cas de constructions à très faible distance du viaduc) et ses conséquences (élargissement de 10 à 30 mètres)* ». Elle pourra aussi y intégrer l'évolution de l'emplacement réservé n°12.

Par ailleurs, la commission invite la SGP à compléter le tableau des emplacements réservés en ajoutant l'évolution de cet ER12.

Recommandation n°2, relative au dossier de DUP modificative

La commission d'enquête recommande une mise à jour du dossier d'enquête DUP modificative pour indiquer et motiver les évolutions de l'emplacement réservé sous le viaduc dans les pièces A2, D et G, préalable réglementaire à des évolutions des documents d'urbanisme d'Orsay et de Palaiseau.

Enfin, la commission d'enquête, à la majorité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Palaiseau

Paris le 15 septembre 2020

La commission d'enquête



C. MARETTE : PRESIDENTE



M.C. EUSTACHE : VICE-PRESIDENTE



S. DUBAIL : MEMBRE



D. TOURNETTE : MEMBRE



L. KLEIN : MEMBRE

5.4. Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Orsay

Après avoir pris connaissance du dossier et des évolutions du projet de la ligne 18 présentées dans le cadre de la déclaration d'utilité publique modificative, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale, ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Orsay.

Sur la forme

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 33 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- Que cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 3 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête ;
- Que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête à la mairie de Saclay, la sous-préfecture de Palaiseau, lieux d'enquête, et à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête ;
- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- Que le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville d'Orsay, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition fut comme son contenu apparaissait conformes aux textes en vigueur ;
- Qu'à la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, dossier d'information et flyer) ;
- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête, ainsi qu'à la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris,
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacun des lieux d'enquête les dix permanences prévues pour recevoir le public,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les vingt permanences téléphoniques prévues pour échanger avec le public,
- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP modificative,
- Que 492 observations, courriers, courriels concernant ce projet de déclaration d'utilité publique modificative, ont été recueillis au cours de cette enquête

Sur le fond

Les ajustements nécessaires des PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes de la ligne 18 du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et plus spécifiquement les éléments modifiant la déclaration d'utilité publique d'origine figurant dans le projet de DUP modificative de la ligne 18 mis à enquête.

La commission d'enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- Le PLU de la commune d'Orsay a fait l'objet d'une mise en compatibilité à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Ligne 18 actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 ;
- C'est bien la procédure de déclaration d'utilité publique modificative engagée pour la réalisation de la ligne 18 qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU d'Orsay ;
- Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;
- Au vu du dossier de DUP modificative transmis, le Préfet a engagé la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application des articles L153.54 et R.1543-14 du code de l'urbanisme. Il est nécessaire de mentionner les modifications apportées au projet structurant de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune d'Orsay ;
- Après examen au cas par cas, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France dans son avis délibéré 91-032-2019 du 19 octobre 2019, a soumis le document d'urbanisme de la commune d'Orsay à la procédure d'évaluation environnementale ;
- En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du code de l'urbanisme, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Orsay a été soumis à évaluation environnementale ;
- La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a rendu un avis délibéré n° 2020-5300 le 5 mai 2020 sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville d'Orsay lié au projet de DUP modificative de la ligne 18 ;
- Le dossier a fait l'objet d'un examen conjoint le 21 janvier 2020 par les Personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique et un procès-verbal de cette réunion a été établi le 18 mars 2020, procès-verbal joint au dossier d'enquête publique (pièce 1.4). Cet examen a été réalisé en application de l'article R153-13 du code de l'urbanisme, créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 ;
- Pour Orsay, les modifications apportées au projet par rapport à la DUP initiale concernent le franchissement de la RN118. Cette traversée du viaduc est réalisée grâce à un ouvrage aérien. Les études ont permis de préciser la méthode de construction de cet ouvrage, dont le tablier va être construit en deux

parties de chaque côté de la nationale pour ensuite être assemblés par rotation au-dessus de la voirie et limiter ainsi la durée d'interruption de la circulation. Cela nécessite des emprises chantier plus importantes que prévu initialement. Les différents zonages concernés par ces emprises doivent ainsi être adaptés.

Cette évolution va nécessiter

- Des défrichements supplémentaires au sein de cet espace boisé classé au titre du code de l'urbanisme pour une superficie complémentaire de 16 540 m² ;
 - La réduction d'un espace paysager remarquable de 1 560 m² au sein de la zone AU ;
 - L'augmentation des emprises de l'emplacement réservé n°18 au bénéfice de la SGP.
 - La réduction d'alignements d'arbres au sein de la zone N de part et d'autre de l'emplacement réservé 18, soit 175 m² impactés ;
 - La réduction de la marge des 10 mètres le long des lisières forestières, soit 1 123 m² impactés ;
- Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :
 - ⊖ Rapport de présentation : Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document afin d'autoriser l'implantation du projet de la ligne 18 modifié ;
 - Règlement graphique : il fait notamment apparaître selon les besoins du projet, les évolutions de l'emplacement réservé lié aux modifications apportées, et les réductions de l'espace boisé classé, de l'espace paysager remarquable, des arbres d'alignement et de la marge des 10 m le long des lisières forestières ;
 - Liste des emplacements réservés : l'emplacement N°18 au bénéfice de la SGP est augmenté.
 - Plusieurs observations portaient sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité.
 - L'emplacement réservé n°18 demandé par la SGP lors de la DUP initiale avait pour objet principal de garantir un couloir pour la construction du viaduc, empêchant toute édification de construction et il possédait une largeur de 10 mètres, correspondant à la largeur de l'infrastructure. Pour garantir la sécurité du métro et pouvoir maîtriser la constructibilité à proximité immédiate dans les ZAC à Orsay et Palaiseau, la SGP a décidé de porter la largeur totale de cet emplacement réservé à 30 m au total, soit 10 m pour le viaduc et 10 m de part et d'autre.

Seules les pièces du dossier des mises en compatibilité des PLU l'évoquent, et de manière très partielle (pièce 1.2 pour Palaiseau), n'en présentant pas les motifs.

➤ **La SGP propose dès lors de compléter le chapitre relatif au rapport de présentation et d'ajouter « l'origine de la demande de**

modification (risque pour la sécurité en cas de constructions à très faible distance du viaduc) et ses conséquences (élargissement de 10 à 30 mètres) ».

- **La commission alerte également sur la nécessité de réduire l'emplacement réservé n°2 destiné à la création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles.** En effet, l'emplacement réservé n°18 pour le viaduc étant étendu, il va intercepter plus largement l'ER 2 de la piste cyclable qui devra, comme pour la DUP initiale, être réduit sous viaduc. **Ce point n'apparaissant pas au niveau des évolutions du PLU, il devrait figurer p25 (et 29) dans les compléments à apporter au rapport de présentation.**

La mise en compatibilité du PLU d'Orsay doit permettre la mise en œuvre les évolutions du tracé de la ligne sur le territoire communal.

Or celle concernant l'élargissement de cet emplacement réservé n'apparaît pas dans le dossier de DUP modificative. Et le devrait, comme est bien mentionnée l'augmentation de l'emprise chantier pour l'ouvrage de franchissement de la RN118 nécessitant la réduction d'un espace boisé classé.

Faute de quoi, cette évolution ne peut apparaître au niveau de la mise en compatibilité du PLU et donc devenir effective.

La commission rappelle ainsi qu'une mention de cette évolution de l'emplacement réservé devrait également apparaître dans les pièces du dossier de DUP (pièces A2, D et G).

Par ailleurs, la SGP a entendu les préoccupations de l'EPA Paris-Saclay, aménageur des ZAC sur Orsay et Palaiseau, vis-à-vis de ses preneurs de lot et a fait évoluer la destination des emplacements réservés en « Réseau de transport public du Grand Paris et aménagements paysagers et de voirie en bordure ». Et consciente des interrogations restantes de l'EPA Paris-Saclay, la SGP a fait procéder à des vérifications juridiques qui confirme la suffisance d'un tel dispositif et ne pourrait conduire à un « blocage dans l'aménagement et le développement » dans la ZAC de Corbeville.

- Dans le cadre de la consultation inter administrative, la préfecture de l'Essonne a alerté sur l'évolution du PLU d'Orsay, ce dernier étant également concerné par une mise en compatibilité liée à la déclaration de projet de la ZAC de Corbeville. Cette dernière supprime l'emplacement réservé n°1 et modifie le zonage de la zone AU située au Nord du territoire, le passant en zone N. La SGP indique avoir bien pris en compte ces évolutions, notamment au niveau du plan de zonage.

La commission rappelle toutefois que la liste des emplacements réservés faisait également partie de ces évolutions et qu'elle n'apparaît toujours pas modifiée dans le dossier, l'emplacement réservé n°1 étant identique dans sa formulation, tant au niveau du PLU actuel que dans celui modifié à l'occasion de cette mise en compatibilité.

- La SGP explique que la réduction de la demande de déclassement, passant de 16 540 m² à 6 436 m², au niveau de l'ouvrage de franchissement de la RN118, est liée au recouvrement partiel de surfaces avec deux autres procédures

relevant de l'EPA Paris Saclay : une déclaration de projet pour la ZAC de Corbeville et son arrêté du 4 décembre 2019 emportant mise en compatibilité du PLU d'Orsay et une déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'échangeur dit « de Corbeville » et son arrêté du 26 mars 2020, emportant également la mise en compatibilité du PLU. Ces deux projets ayant eu pour effet de réduire la surface de l'EBC sur les coteaux de la RN118, le besoin de déclassement de la SGP s'en est trouvé réduit

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Orsay, présente bien le projet de ligne 18 modificative et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Les modifications apportées sont liées à l'approfondissement des études et à la réponse à une recommandation formulée par la commission d'enquête après l'enquête publique de 2016.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la déclaration d'utilité publique modificative du projet de ligne 18 emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU d'Orsay.

En conséquence, la commission d'enquête formule les 2 recommandations suivantes

Recommandation n°1, relative au dossier de MECDU

L'emplacement réservé n°18, correspondant à l'espace sous viaduc a été augmenté sans que les raisons en soient données. Par ailleurs, cet élargissement a un impact sur l'emplacement réservé n°2 qui n'est mentionné, ni dans le rapport de présentation ni dans la liste des emplacements réservés.

Par ailleurs, l'emplacement réservé n°1 aurait dû être supprimé dans le cadre de la déclaration de projet de la ZAC de Corbeville.

Enfin, la demande de déclassement de l'espace boisé classé n'a pas été revue à la baisse, passant de 16 540 m² à 6 436 m².

La commission d'enquête recommande ainsi à la SGP, comme elle s'y est engagée, de compléter le chapitre relatif au rapport de présentation et d'ajouter « *l'origine de la demande de modification (risque pour la sécurité en cas de constructions à très faible distance du viaduc) et ses conséquences (élargissement de 10 à 30 mètres)* ».

Elle pourra aussi y intégrer l'évolution de l'emplacement réservé n°2 et le recalage de la demande de déclassement de l'espace boisé classé.

Par ailleurs, la commission invite la SGP à compléter le tableau des emplacements réservés en ajoutant l'évolution de l'ER2 et en supprimant l'ER 1.

Recommandation n°2, relative au dossier de DUP modificative

La commission d'enquête recommande une mise à jour du dossier d'enquête DUP modificative pour indiquer et motiver les évolutions de l'emplacement réservé sous le viaduc dans les pièces A2, D et G, préalable réglementaire à des évolutions des documents d'urbanisme d'Orsay et de Palaiseau.

Enfin, la commission d'enquête, à la majorité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune d'Orsay

Paris le 15 septembre 2020

La commission d'enquête



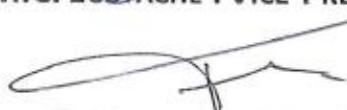
C. MARETTE : PRESIDENTE



M.C. EUSTACHE : VICE-PRESIDENTE



S. DUBAIL : MEMBRE



D. TOURNETTE : MEMBRE



L. KLEIN : MEMBRE