

Extraits du rapport d'enquête publique relatif au projet de ligne verte 18 du réseau de transport public du grand Paris Express

1 Avis et conclusions sur l'utilité publique du projet de ligne 18 : extraits pages 18 à 26

1.4.2. Sur l'analyse bilancielle du projet

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît que :

- Compte tenu des objectifs poursuivis par ce projet de ligne 18 Verte, consistant notamment à créer un nouveau réseau de transport automatique structurant de grande capacité répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes en rocade, au sein de la banlieue parisienne, besoin auquel la configuration essentiellement radiale des réseaux actuels de métro et de RER ne répond pas de manière satisfaisante, le projet proposé conçu pour :

- améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la région capitale actuellement saturés et présentant de nombreux dysfonctionnements ;

- dynamiser le développement économique de l'agglomération parisienne en mettant en relation les principaux pôles économiques, universitaires, financiers et scientifiques qui la constituent et notamment le plateau de Saclay qui regroupe près de 10% de la recherche scientifique française;

- limiter l'étalement urbain en favorisant la densification des logements et des emplois ainsi que la mixité fonctionnelle ;

- désenclaver les territoires en difficulté en améliorant leur accessibilité depuis et vers le reste de l'agglomération ;

- favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun, et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre les effets du changement climatique.

présente concrètement un caractère d'intérêt public,

- Bien que la Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le domaine public pour implanter les gares et les ouvrages annexes de ce projet et même si elle s'est fixée comme objectifs :

- de réduire les atteintes environnementales,

- d'objectiver les emprises nécessaires,

- de ne recourir à l'expropriation qu'après avoir épuisé toutes les voies de la négociation amiable,

il sera cependant nécessaire, s'agissant d'emprises sur le domaine privé et indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles, de conduire une procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

- Compte tenu des objectifs poursuivis et malgré le recours privilégié à la négociation amiable, comme indiqué précédemment, pour acquérir les biens privés qui sont nécessaires à la réalisation de son projet, l'opération justifie, pour la commission d'enquête, hormis le cas particulier du Centre 8 à Versailles, des atteintes à la propriété privée qu'elle n'estime pas excessives,
- Le coût de construction de ce métro automatique, selon l'hypothèse de surcoût faite et au vu des chiffres annoncés par la SGP, ne semble pas incohérent. Par ailleurs, et compte tenu du rôle essentiel qu'il est appelé à jouer en tant que service public de transport et des avantages économiques attendus sur le très long terme, ce coût ne paraît pas excessif par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes,
- La rentabilité de ce métro n'apparaissant pas robuste notamment sur le tronçon CEA-Saint-Aubin – Versailles-Chantiers, la commission d'enquête considère qu'il conviendra de réaliser au plus tôt – et si possible avant 2030 – le prolongement ultérieur Versailles-Chantiers-Nanterre afin de relier le plus rapidement les pôles financier et scientifique, et d'asseoir sa rentabilité, conférant alors une dimension de véritable rocade régionale à cette ligne 18,
- Le projet, mis à part les gares et les ouvrages annexes, étant réalisé majoritairement sur le domaine public, n'impacte pas de réalisations à caractère social existantes, et il n'existe donc pas à la connaissance de la commission d'enquête, d'intérêt social majeur, pouvant, sur ce point, justifier le refus d'utilité publique de cette opération,
- De même, le mode de propulsion électrique utilisé pour ce moyen de locomotion ainsi que la baisse de la circulation automobile attendue à sa mise en service, devraient contribuer à une faible diminution des pollutions existantes. Cette réalisation devrait donc avoir, à terme, un impact positif sur les pollutions atmosphériques et par conséquent sur la santé des riverains de cette ligne. Ce projet, au regard de l'intérêt public de la santé publique, ne semble donc pas présenter d'inconvénient majeur,
- Pour ce qui concerne l'environnement :

- les risques de pollutions émanant ou dues à ce métro automatique (qualité de l'air, odeurs et rejets polluants), sont dans l'ensemble faibles et peuvent faire l'objet de mesures correctrices ;

- bien qu'également faibles, la SGP a prévu cependant de réduire voire de compenser les risques d'atteinte à la faune et à la flore par des mesures adaptées ;

- les espaces boisés impactés par l'implantation d'une base chantier ou par les travaux de construction des ouvrages annexes ont été répertoriés et la SGP, s'agissant notamment de la partie de l'EBC détruite par le tracé du viaduc et l'implantation du Centre d'exploitation de la ligne 18 sur la commune de Palaiseau s'est engagée à la compenser ;

- les effets sonores et vibratoires liés au passage en souterrain paraissent bien connus et maîtrisés par la Société du Grand Paris compte tenu des expériences acquises dans les études et réalisations entreprises des lignes 15 Sud et 14 Sud. Cependant, un organisme de second regard, totalement

indépendant du maître d'ouvrage devra identifier, par des simulations et des mesures physiques, les zones les plus sensibles et prescrire, en fonction des résultats obtenus, le type de solution(s) complémentaire(s) que la SGP devra déployer pour que les nuisances vibratoires ne soient plus gênantes en surface ;

- cette même société spécialisée, indépendante de la SGP, devra réaliser, pour la partie aérienne, les simulations nécessaires et les mesures physiques, notamment sur le tronçon CEA-Saint-Aubin – Saint-Quentin-en-Yvelines au droit du passage devant les lieux d'habitation pour évaluer les vibrations et les effets sonores engendrés et définir les dispositifs d'atténuation nécessaires que la SGP devra mettre en place ;

- les atteintes visuelles du parcours souterrain sont limitées, n'impactent que certaines zones, et peuvent faire l'objet d'aménagements spécifiques, notamment s'agissant de la conception et de la réalisation des gares et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées ouvrages annexes. Mais s'agissant de l'insertion paysagère du viaduc, du traitement de la sous face du tablier et des piles ainsi que de la valorisation des espaces sous le viaduc, il est nécessaire, qu'en toute transparence, la SGP aille plus loin dans sa démarche et qu'elle associe aux études paysagères réalisées non seulement les acteurs locaux mais aussi les populations concernées au travers d'expositions et/ou de maquettes soumettant les solutions les plus adaptées à l'environnement,

- malgré la présence du viaduc, les agriculteurs devront pouvoir poursuivre librement et sans contrainte leurs activités sur le plateau et la SGP devra confirmer son engagement à respecter strictement la ZPNAF, Il semble donc, pour ce qui concerne l'environnement, dans ses aspects protection de la flore et de la faune, préservation de la qualité de l'air (odeurs et rejets polluants), respect des zones boisées et ou des terres agricoles, maîtrise des effets sonores et des vibrations, tant en souterrain qu'en aérien et insertion paysagère du viaduc, que la SGP ait prévu de réduire, compenser ou corriger les atteintes identifiées par des mesures adaptées,

- Après un examen attentif, la commission d'enquête considère que les terrains choisis pour l'implantation des gares et le tracé retenu pour le forage du tunnel et l'implantation du viaduc lui paraissent appropriés à la réalisation de ce projet. A condition d'éviter le passage sous le quartier de La Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux et de retenir le tracé alternatif évoqué sous le Golf national proposé par la SGP, elle estime donc que les terrains retenus, paraissent les moins contraignants parmi tous ceux qui ont été envisagés,
- Le projet soumis à enquête est compatible avec les objectifs et les recommandations du SDRIF qui a été approuvé par l'Etat par décret n°2013- 1241 du 27 décembre 2013 et qui a totalement intégré le projet du Grand Paris Express. Il conviendra cependant de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (PLU) des communes traversées par ce premier tronçon de ligne 18 Verte. C'est précisément l'objet des conclusions développées dans le titre 2 du présent document.

De l'ensemble des différents critères examinés ci-dessus qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de non utilité publique de l'opération projetée, la commission d'enquête considère donc que le bilan de ce projet de cinquième tronçon de métro automatique Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers, dit ligne

18 Verte, montre que les avantages qu'il présente l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et militent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

1.4.3. Sur la réalisation du projet lui-même

1.4.3.1. S'agissant des choix à opérer

La Société du Grand Paris devra prendre position sur les points suivants :

- étudier et privilégier l'évacuation des déblais par voie ferrée, chaque fois que cela est possible,
- étudier les possibilités de prolongement nécessitant des mesures conservatoires de la gare Aéroport d'Orly vers la ligne D du RER ;
- étudier les possibilités de création d'une gare dans le quartier Camille Claudel nécessitant la prise de mesures conservatoires ;
- préciser la notion de « zone sensible » pour la mise en place de référés systématiques et étudier les possibilités d'accueillir les demandes des propriétaires situés à proximité immédiate de cette zone sensible ;
- étudier les implantations possibles dans les gares de commerces de proximité et/ou de lieux d'activité spécifiques complémentaires des commerces existants afin de ne pas concurrencer directement les tissus commerciaux ;
- étudier, en fonction de la réglementation existante, la possibilité d'indemniser les commerçants situés à proximité des gares, en cas de diminution avérée de leur chiffre d'affaire lors des travaux de construction des gares et/ou de certains ouvrages annexes ;
- étudier, avec les communes impactées, une politique visant à maîtriser le foncier, notamment à proximité des futures gares, pour limiter l'emballlement des prix.

1.4.3.2. S'agissant des aménagements à réaliser

La Société du Grand Paris devra prendre en compte les souhaits suivants :

- étudier, en plus de la pose systématique de systèmes antivibratoires entre les traverses et les rails, et selon la profondeur du tunnel et la nature des sols forés, la pose de systèmes complémentaires d'atténuation des vibrations et des bruits de nature à ce que les nuisances vibratoires ne soient plus gênantes en surface,
- étudier la mise en place de dispositifs antibruit performants sur les ouvrages annexes notamment ceux dits sensibles situés à proximité d'habitations, d'établissements scolaires ou de santé,
- porter une attention particulière à l'intégration des gares dans leur architecture et leurs aménagements,
- étudier, en liaison avec le STIF, et les collectivités territoriales, l'aménagement des abords des gares à opérer pour faciliter l'accès des bus, des taxis et/ou des déposes minute,
- étudier, en liaison avec le STIF, et les collectivités territoriales les rabattements possibles notamment:

- ✓ depuis Wissous vers la gare d'Antony ;
- ✓ ☒ depuis le quartier Saint-Quentin-Université vers la gare Saint-Quentin-Est ;
- ✓ ☒ depuis le quartier Camille Claudel vers la gare de Palaiseau

- étudier le maintien de capacités de stationnement à proximité des gares dont notamment celles de Massy-Opéra, Versailles-Chantiers et CEA-Saint-Aubin,
- généraliser la mise en place, dans les gares du réseau SGP, des parkings vélos sécurisés de type « Véligo »,
- étudier, en liaison avec tous les acteurs locaux, le positionnement précis des entrées/sorties de chaque gare,
- mettre en place, dans les gares du réseau SGP, une signalétique pour informer les voyageurs PMR sur les accès et les discontinuités d'accessibilité quand celle-ci n'est pas garantie sur les lignes en correspondance,
- étudier les divers scénarios possibles d'actes de malveillance, et prendre toutes dispositions notamment techniques, pour les prévenir et/ou y faire face,
- mettre en place, dans toutes les gares du réseau, SGP des dispositifs physiques de sécurité (vidéosurveillance, éclairage permanent, bornes de sécurité, etc.) en portant une attention particulière aux couloirs de correspondance et aux passages souterrains dont l'éclairage devra être renforcé.

1.4.3.3. S'agissant des précautions à prendre pendant la phase des travaux

La commission d'enquête souhaite que :

- la SGP et sa maîtrise d'œuvre se donnent les moyens d'une connaissance fine des sols avant d'entreprendre toute action de forage,
 - pour chaque chantier, des plans de management et de réduction des nuisances soient imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvres,
- qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire,
- les accès des riverains à leur garage ou leur parking soient maintenus ou qu'une solution ponctuelle de stationnement soit prévue,
 - les accès aux commerces soient également assurés pendant toute cette phase de travaux.

1.4.3.4. S'agissant des opérations de communication

La commission d'enquête souhaite que :

- l'information du public sur le tracé définitif et les ouvrages qui en découlent soit clairement dissociée et préalable aux enquêtes parcellaires ou à l'institution des servitudes des tréfonds,
- pour la communication sur le chantier, la concertation et la communication de proximité avec les habitants soient maintenues tout au long du projet et notamment pendant les travaux,

- le projet soit segmenté en « sites » pouvant être identifiés par des caractéristiques physiques ou géographiques spécifiques : gare, sites de maintenance, ouvrages annexes (puits) ;
- les comités de suivi des travaux mis en place se réunissent régulièrement pour informer les habitants de l'état d'avancement des travaux afin de rassurer les riverains concernés et/ou les usagers par site,
- des plans de circulations « phasés » soient établis en concertation avec les gestionnaires de la voirie et des réseaux, puis présentés au public, suffisamment en amont, afin que les riverains et les utilisateurs puissent prendre toutes leurs dispositions en temps utile,
- soient désignés des d'agents de proximité – interlocuteurs privilégiés par site, dont les coordonnées seront publiques (numéro d'appel unique non surtaxé) et qui seront chargés de l'animation du comité de suivi des travaux propre à chaque site. Ils devront pouvoir communiquer et/ou répondre aux différentes interrogations et aux divers problèmes posés par les riverains.

1.4.3.5. S'agissant des autres mesures en liaison avec ce projet

Certaines des mesures à prendre pour garantir le bon fonctionnement de ce nouveau métro automatique ne dépendent pas seulement de la SGP mais d'autres acteurs institutionnels dont notamment le STIF et/ou les collectivités territoriales. On peut citer notamment :

- La réalisation d'un recueil de bonnes pratiques en matière d'outils fonciers à la disposition des collectivités territoriales compétentes pour mettre en place les outils fonciers (droit de préemption urbain, conventions avec les établissements publics fonciers, emplacements réservés au PLU, procédures d'aménagement) permettant de développer une politique foncière autour des gares.
- La poursuite d'un dialogue continu avec le STIF s'agissant des capacités de maintenance et de remisage de cette ligne 18 Verte équipée de matériels roulants spécifiques ;
- La poursuite des études concernant la mise en place d'une tarification unique sur tout le réseau francilien.

1.5. Conclusions de la commission d'enquête :

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet et à ses conditions de réalisation et de mise en œuvre et compte tenu de ses objectifs visant à améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la capitale, actuellement saturés, la commission d'enquête :

Estime que ce projet :

- améliore le besoin croissant de déplacements de personnes en rocade, au sein de la banlieue parisienne et présente concrètement un caractère d'intérêt public ;
- nécessite le recours à l'expropriation de propriétés privées lorsque cela contribue à la réalisation du projet, laquelle, hormis le cas spécifique du Centre Huit à Versailles, ne semble pas créer de problèmes particuliers ;

- suit un tracé qui, hormis le cas du passage sous le quartier de La Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux, paraît le mieux adapté parmi tous ceux qui ont été envisagés ;
- ne présente pas un coût excessif et qui reste cohérent par rapport à d'autres réalisations similaires ou approchantes ;
- devrait améliorer sa rentabilité sur le long terme, notamment en cas de prolongement ultérieur jusqu'à Nanterre-La-Folie ;
- ne s'oppose pas à un intérêt social majeur pouvant justifier le refus d'utilité publique de l'opération ;
- ne présente pas d'inconvénient au regard de l'intérêt public de la santé publique ;
- respecte la faune et la flore et contribue à la diminution des pollutions (qualité de l'air, odeurs et rejets polluants, etc...) ;
- est compatible avec les documents d'urbanisme existants de niveau supérieur mais nécessite que les documents d'urbanisme de niveau inférieur soient mis en compatibilité ;
- nécessite enfin, s'agissant du respect des zones boisées, de la préservation des terres agricoles, de la maîtrise des effets sonores et des vibrations, tant en souterrain qu'en aérien ou de l'insertion paysagère harmonieuse du viaduc, que la SGP anticipe, compense ou corrige les atteintes identifiées par des mesures ou des dispositifs adaptés.

Par ailleurs et malgré le nombre important de demandes du public pour mettre en souterrain tout ou partie de la section prévue en viaduc et les contrepropositions correspondantes, portant principalement sur le tronçon CEA Guyancourt, la commission d'enquête a estimé que cette mise en souterrain comportait un ensemble de difficultés et d'inconvénients importants, entraînant d'une part un surcoût non négligeable et d'autre part un retard certain à la réalisation du projet dont l'urgence paraît cependant avérée.

La commission d'enquête a donc considéré que la traversée du plateau de Saclay par un viaduc, même si elle a fait l'objet de nombreuses critiques, devrait s'avérer acceptable par la population concernée, à condition que soient effectivement étudiées et mises en œuvre les mesures adaptées concernant le bruit du passage des rames, l'esthétique du viaduc et son intégration paysagère, ainsi que les gênes identifiées pour les exploitants agricoles.

En conséquence, la commission d'enquête :

Recommande que la Société du Grand Paris :

- étudie et privilégie l'évacuation des déblais par voie ferrée, chaque fois que cela est possible ;
- mette en œuvre pour chaque chantier, des plans de management et de réduction des nuisances qui soient imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvres, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire
- étudie, en liaison avec les services compétents de l'Etat, les divers scénarios possibles d'actes matériels et/ou humains de malveillance, et prendre toutes dispositions notamment techniques, pour les prévenir et/ou y faire face,

- permette, pendant toute la durée des travaux, l'accès des riverains à leur garage ou parking et l'accès aux commerces,
- prenne toutes dispositions pour, en amont et tout le long du projet :

- informer le public,

- communiquer et pouvoir répondre à toute demande (interlocuteur privilégié),

- mette en place, dans les gares de la ligne 18, une information spécifique sur les discontinuités d'accessibilité (PMR) quand celle-ci n'est pas garantie sur les lignes en correspondance,
- conduise et finance, en liaison avec les collectivités territoriales, une étude sur les possibilités de construire des parc-relais associés aux gares de la ligne 18 ;
- lance une étude de pôle, toujours en liaison avec les collectivités territoriales et le STIF :

- permettant d'éviter ou au moins de réduire la congestion routière de la rue de la Porte de Buc et de son croisement avec la rue des Chantiers dans le développement de l'offre d'intermodalité et d'accessibilité à la gare GPE et à la gare SNCF ;

- permettant de déterminer les aménagements multimodaux de Saint-Quentin Est nécessaires au rabattement sur cette gare des usagers venant du quartier de Saint-Quentin-Université ;

Recommande notamment que la Société du Grand Paris :

- se positionne sur la disparition de 2,4 ha de l'espace boisé classé (EBC) entraînés par le passage du viaduc et la construction du site de maintenance et étudie, avec la commune de Palaiseau, concernée par cette destruction partielle de l'EBC, dans quel secteur et sur quelle superficie, elle pourrait être amenée à faire des propositions de compensation ;
- étudie la faisabilité d'un doublement des voies dans certaines des gares comprises sur le tronçon Orly-Palaiseau permettant d'assurer une desserte express des gares du plateau de Saclay ;
- prenne contact avec l'ASN pour l'éclairer sur les risques pouvant être générés par CISBIO eu égard à une évolution probable de l'accident de référence relatif à cette installation ;
- définisse au cas par cas et sans ambiguïté les « zones sensibles » permettant d'affiner le périmètre pour lequel des référés préventifs seront nécessaires, et que les demandes des riverains situés à proximité de cette zone soient étudiées et prises en charge (étude et financement de référés-constats) s'ils sont réellement impactés ;
- mène, en liaison avec les communes concernées, une politique visant à maîtriser le foncier à proximité des futurs tronçons pour limiter l'emballement des prix et permettre l'accès au logement et à l'emploi pour tous, dans des conditions acceptables ;
- prévoit des mesures conservatoires permettant :

- au niveau de la gare Aéroport d'Orly, le prolongement ultérieur de la ligne 18 vers l'Est jusqu'au RER D ;

- au niveau du quartier Camille Claudel et si le choix ultérieur en était fait, d'implanter une gare dans ce quartier.

Mais surtout recommande que la Société du Grand Paris :

- respecte, comme elle s’y est engagée, la ZPNAF ;
- prenne, en liaison avec les exploitants agricoles concernés par l’implantation du viaduc, les mesures nécessaires pour assurer la continuité des activités agricoles ;
- se donne, avec sa maîtrise d’œuvre, les moyens d’une connaissance fine des sols avant d’entreprendre toute action de forage ;
- s’engage à partager avec les acteurs locaux et la population des villages impactés par le passage du viaduc les résultats des études sur l’insertion paysagère (sous forme de maquettes ou d’expositions notamment) en vue de retenir les solutions les plus adaptées à l’environnement ;

EN CONCLUSION la commission d’enquête à L’UNANIMITE de ses membres

donne **un AVIS FAVORABLE** à la déclaration d’utilité publique (DUP) nécessaire au projet de réalisation du cinquième tronçon de la ligne 18 Verte entre Aéroport d’Orly et Versailles-Chantiers sous les 3 RESERVES suivantes :

RESERVES : (Si les réserves ne sont pas levées par le maître d’ouvrage, l’avis est réputé défavorable)

RESERVE 1

La commission d’enquête qui souscrit totalement à la pose systématique de systèmes antivibratoires entre le sol et les rails sur tout le tracé souterrain estime indispensable l’identification des zones les plus vulnérables par des simulations et des mesures physiques in situ et l’ajout de systèmes antibruit complémentaires en tant que de besoin au droit de ces zones.

La commission d’enquête demande donc que la SGP prenne l’engagement:

- pour la partie en souterrain, que ces simulations (ou mesures in situ) soient effectuées par un organisme totalement indépendant du maître d’ouvrage et de second regard, seul habilité à prescrire, en fonction des résultats obtenus, le type de solution complémentaire que la SGP devra déployer pour que les nuisances vibratoires ne soient plus gênantes en surface ;

- pour la partie en viaduc – notamment entre CEA-Saint-Aubin et Saint Quentin-Est, que les simulations nécessaires et les mesures physiques in situ soient également effectuées notamment au droit du passage devant les lieux d’habitation par un organisme indépendant et de second regard seul habilité à évaluer les vibrations et les effets sonores engendrés par le passage du métro et à définir les dispositifs d’atténuation nécessaires que la SGP devra mettre en place

RESERVE 2

L’implantation de la future gare Versailles-Chantiers de la ligne 18 au plus près de la gare SNCF actuelle, entraîne la destruction de l’immeuble du Centre Huit appartenant à l’Eglise Protestante Unie de Versailles. La commission d’enquête considère essentiel que le Centre Huit puisse poursuivre ses activités, soit en le reconstruisant sur place après l’édification de la gare de la Ligne 18, soit en le reconstruisant en proximité de la gare ; elle demande donc à la SGP que tout projet de reconstruction, quel qu’il soit, recueille l’assentiment de l’Eglise Protestante Unie de Versailles.

RESERVE 3

Le tracé initialement prévu sous le quartier de la Bretonnière à Voisins-le Bretonneux présentant des risques certains dus à l'instabilité du sous-sol sous les pavillons de ce quartier, la commission d'enquête demande à la SGP de retenir le tracé alternatif sous le Golf national proposé et décrit dans son mémoire en réponse.

A Nogent sur Marne le 7 juillet 2016