



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU COMITE SYNDICAL

Objet :

Avis du Parc  
sur la Ligne 18

Date de convocation

04/07/2017

Après le Comité du  
03/07/2017 où le quorum  
n'était pas atteint

Nombre de délégués

En exercice	75
Présents	3
Votants	6

Votes

Pour	7
Contre	0
Abstentions	0

Le Président soussigné, certifie que la délibération n° 17.C.36 a été affichée à la Maison du Parc le :  
et rendue exécutoire conformément aux dispositions de la loi du 02.03.1982, modifiée et complétée par la loi du 22.07.1982 et adressée à M. le Préfet des Yvelines le :

Le 10 juillet 2017, à 16h30:

Les membres du Comité syndical légalement convoqués se sont réunis à la Maison du Parc à Chevreuse, sous la présidence de M. Yves VANDEWALLE.

**-Représentants du Conseil Régional d'Ile-de-France (2 voix par représentant) :**

**-Représentants du Conseil départemental des Yvelines (2 voix par représentant) :** M. Yves VANDEWALLE

**-Représentants du Conseil départemental de l'Essonne (2 voix par représentant) :**

**-Représentants des communes (1 voix par représentant) :** M. Guy POUPART (Bonnelles), M. Michel BOURNAT (Gif-sur-Yvette, représenté), Mme Valérie ORAIN (Lévis-Saint-Nom, représentée).

**- Représentants des établissements publics de coopération intercommunale (1 voix par représentant) :** M. Patrice PANNETIER (CA Versailles Grand Parc), M. Jacques PELLETIER (CCHVC, représenté)

. Vu les courriers adressés par le Président du Parc naturel régional au Préfet de région, Jean-François Carencu le 15 septembre 2015 et au secrétaire d'Etat Alain Vidalies à l'été 2015, hostiles à la solution d'un métro aérien ;

. Vu l'avis du Parc transmis en 2015 à la Société du Grand Paris hostile à la solution d'un métro aérien ;

. Considérant l'entretien du 12 avril 2016 entre le Président du Parc et M. GHEZ, commissaire enquêteur, lors de l'Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et les documents qui lui ont été remis ;

. Considérant la contradiction entre l'avis du Parc, hostile au tracé aérien de la ligne 18 dans la traversée des communes de Châteaufort et Magny-les-Hameaux, transmis lors de l'Enquête publique et le rapport suivant l'Enquête Publique « pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 18 – Grand Paris Express »

Le Comité syndical, après en avoir délibéré :

. Rappelle son opposition au tracé aérien qui porterait un préjudice définitif au paysage du plateau de Saclay et à la ZPNAF ;

. S'inquiète des conséquences de ce projet sur la pérennité du Golf National, situé pour l'essentiel sur le territoire du Parc naturel régional, conséquences qui menacent l'unique site d'accueil potentiel des futurs Jeux Olympiques ;

. Réaffirme l'incompatibilité entre ce projet et la Charte du Parc naturel régional ;

. Autorise le Président du Parc à soutenir le recours engagé par les communes de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux le 26 mai 2017 devant le Conseil d'Etat.

P.C.C., Chevreuse, le 10 juillet 2017,

Le Président  
Yves VANDEWALLE

Accusé de réception en préfecture  
078-257802044-20170710-PNR2017\_159-DE  
Date de télétransmission : 11/08/2017  
Date de réception préfecture : 11/08/2017



## LIGNE 18 | Orly – Versailles |

### Recommandations pour la prise en compte de la Charte du Parc 2011-2023

---

#### Préambule

Le Parc naturel régional, territoire de 51 communes, a été classé par décret du Premier Ministre le 3 novembre 2011 sur la base de son projet pour un aménagement et un développement durables du territoire. En approuvant la Charte du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, les 51 communes, les cinq communautés de communes, les deux communautés d'agglomération, les Départements des Yvelines et de l'Essonne, la Région et l'Etat se sont engagés à participer à sa mise en œuvre au regard de leurs compétences respectives.

Au regard des articles L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme et L.333-1 du Code de l'Environnement, les documents d'urbanisme, le SDRIF, les Schémas de Cohérence Territoriale, et en l'absence de SCOT, les Plans Locaux d'Urbanisme, doivent être compatibles avec les dispositions contenues dans la charte tant dans le rapport que dans le plan de Parc.

#### 1| Ce que dit la Charte ...

La Charte est composée d'un rapport comprenant des objectifs stratégiques et opérationnels qui sont ensuite développés en dispositions particulières. Le plan de Parc spatialise quant à lui ces dispositions sur le territoire du Parc.

#### Dans le rapport de Charte ...

Plusieurs objectifs de la Charte concernent les infrastructures de transport.

- ➔ Objectif opérationnel 2 - *Maintenir la vocation agricole, forestière et naturelle des espaces non-urbanisés et garantir leur continuité*

Il est indiqué que « La continuité existante des espaces est garantie par la limitation du mitage et des ruptures occasionnés par l'urbanisation et de nouvelles infrastructures de transport notamment. Les nouveaux équipements d'intérêt collectif et infrastructures doivent être rares, économes en espace et réduire au maximum le fractionnement des espaces agricoles et naturels.

Les discontinuités des espaces agricoles et naturels sont atténués partout où cela est possible, par un travail sur les infrastructures de transport existantes notamment. »

- ➔ Objectif opérationnel 4 – *S'engager pour des infrastructures de transport respectueuses de la biodiversité et du paysage*

La disposition 4.1 – Garantir l'intégration environnementale et paysagère des nouvelles infrastructures de transport – indique que le Parc doit prendre en compte les infrastructures dans des plans « paysage et biodiversité ». Il travaille en amont de tout projet d'infrastructure et demande l'étude de solutions alternatives. Le Parc porte une attention particulière à la préservation des milieux naturels et agricoles et à leur continuité, à l'impact sur l'hydrologie et à l'intégration

paysagère et aux mesures de compensations associées aux projets (création de points d'eau de substitution, passage à faune etc.)

Par ailleurs, cette disposition indique également les engagements des autres signataires de la Charte que sont l'Etat, la Région Île-de-France et les Départements Yvelines et Essonne. Ainsi, l'Etat doit associer le syndicat du Parc en amont de tout projet d'infrastructure. Il veille à étudier les impacts de ces éventuelles infrastructures routières sur la qualité et le caractère du patrimoine naturel et des paysages, à choisir les solutions techniques ayant un impact moindre sur l'environnement et le paysage et à mettre en œuvre des mesures de compensation.

Les autres signataires doivent s'attacher à prendre en compte les objectifs de la Charte en concertation avec le syndicat mixte à l'occasion de la définition de leurs projets d'infrastructure routière. Ils font appel à des compétences pluridisciplinaires (dont paysagistes et écologiques). Les éventuels projets d'infrastructures de transport sont conçus en cohérence avec les schémas départementaux existants. Ils réalisent les équipements nécessaires à la connexion des corridors écologiques coupés par les infrastructures.

➔ *Objectif opérationnel 5 – S'engager pour des aménagements et des constructions respectueux de la biodiversité et du paysage*

Le tracé aujourd'hui présenté se situe à l'entrée du Parc naturel régional, en bordure de plateau et de fond de vallée, sur un secteur sensible en terme paysager puisque déjà fragmenté et fragilisé par la présence de la RD36 et la création d'un TCSP.

L'objectif 5 de la Charte a inscrit que « Dans un contexte périurbain, un effort particulier est à mener en agglomération, aux franges des bourgs, villages et hameaux et aux abords des aménagements isolés et des bâtiments agricoles. Dans toutes ces situations où il y a un risque important de banalisation des paysages (perte d'identité), de rupture de leur harmonie et de lien entre espace naturel, agricole et bâti ou encore de la fragilisation de l'équilibre des milieux naturels, une étude de l'impact des aménagements est à mener préalablement à toute intervention importante. Pour chaque décision, sobriété dans les aménagements et concertation approfondie sont les garants d'un paysage vivant et équilibré. »

### **Au plan de Parc**

Le tracé de la ligne 18 n'a pas été reporté au plan de Parc puisque seules les infrastructures existantes y figurent. Cependant, si le tracé est reporté sur le plan, celui-ci traverse plusieurs secteurs :

- A Châteaufort, la ligne 18 serait située au nord de la RD36 sur les espaces naturels et agricoles ouverts et fonctionnels à maintenir au plan de Parc. Les enjeux sont, en partie et pour ce qui nous intéresse, de veiller à conserver la vocation naturelle et agricole de ces espaces, de préserver les paysages des espaces naturels.
- A Magny-les-Hameaux, le tracé traverse les espaces de loisirs au Plan de parc, en l'occurrence le Golf de Saint Quentin en Yvelines. Les enjeux de ces secteurs concernent les aménagements et la gestion écologiques et paysagers de ces espaces de loisirs.

Le tracé du projet de la ligne 18 répond à des objectifs et dispositions inscrits dans la Charte 2011-2023. Ce projet d'infrastructure doit donc pouvoir répondre aux enjeux d'économie d'espace, de réduction du fractionnement des espaces naturels et agricoles et des impacts sur les paysages et l'environnement par des aménagements sobres et de qualité.

## 2| Les documents d'orientation

Le plateau de Saclay a fait l'objet d'un travail de réflexion ancien. Les agriculteurs au nombre d'une dizaine, des universitaires, des associations ont été à l'origine des *Plans d'Actions Paysagères de 1997*. Il y a eu une volonté d'entretenir les paysages, de rouvrir des chemins... Les chemins sur le plateau sont ainsi exceptionnellement fréquentés - bien qu'ordinairement, les chemins de plateau viennent en avant-dernier dans la hiérarchisation des lieux de promenade favorisés, lorsqu'on réalise des enquêtes publiques -. Le Plateau est ainsi une terre de projets et de contre projets. Il reste de cette mobilisation que l'agriculture céréalière peut être qualifiée *d'agriculture d'environnement* attentive aux paysages, donc à haute valeur environnementale.

La contrainte exercée sur les terres agricoles par la création de l'OIN puis de Paris-Saclay - qui a trouvé une issue juridique lors de la création par décret d'une Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière - a cependant dépossédé en partie les agriculteurs d'une partie de leur capacité d'intervention sur le paysage. Le Plateau est de moins en moins agricole et appartient de plus en plus à tout le monde.

L'aménageur, la puissance publique prennent désormais le relais de l'agriculteur pour la construction du Paysage et pour l'entretien d'un patrimoine qui leur est ainsi en partie légué, et dont ils ont la responsabilité.

Pour la partie incluse dans le territoire du Parc, un plan-guide sur l'entrée de ville de Châteaufort a été réalisé en 2012 dans le cadre du *Plan Paysage et Biodiversité des Vallées de l'Yvette*. Cet outil, qui n'a pas de portée réglementaire en tant que tel, est basé sur une démarche volontaire : il invite à repenser la manière de concevoir l'aménagement du territoire, en mettant au cœur du processus le paysage et la biodiversité.

Il répond également à la recommandation du Conseil National de Protection de la Nature de travailler tout particulièrement à un traitement qualitatif du paysage, pour l'une des entrées nord du Parc naturel.

Quatre intentions de projet ont été définies dans ce plan-guide, qui sont autant d'objectifs de qualité paysagère qui devront être respectés dans le cadre de l'aménagement de la ligne 18 :

- Retrouver une relation entre le village et son plateau : une route (la RD36) qui sert le projet d'entrée de ville,
- Conforter les continuités de nature entre le village et le plateau agricole en milieu urbain,

- Offrir un espace agricole de proximité aux habitants,
- Enrichir les paysages, valoriser les ressources énergétiques agricoles et limiter l'érosion des terres du plateau de Saclay.

### 3| Préconisations du Parc

#### Préconisations dans le cas d'un tracé enterré

Au regard des engagements pris dans le cadre de sa Charte, le comité syndical du Parc a demandé qu'une solution alternative au tracé aérien soit proposée et étudiée. Il s'agit d'une solution enterrée qui a la faveur de tous les élus locaux, attentifs à la vie quotidienne des habitants et des populations, actifs ou inactifs qui vivent, traversent ou travaillent sur le Plateau.

La solution d'un tracé enterré garantit en effet un impact minimal sur les milieux naturels et les paysages. Elle garantit également la continuité et la fonctionnalité des parcelles agricoles. La fragmentation des espaces agricoles si elle se poursuit, engendre des pollutions, met en péril la qualité des eaux par trop d'artificialisation, fait augmenter les coûts de collecte des récoltes, oblige les agriculteurs à travailler à des horaires décalés, ce qui est déjà le cas. Pour toutes ces raisons, on ne peut que recommander un tracé enterré.

En présence d'un tracé enterré, il sera toutefois nécessaire de travailler à l'insertion des ouvrages de ventilation et de sortie de secours, afin d'éviter l'accumulation d'édicules techniques dans le paysage.

#### Préconisations dans le cas d'un tracé aérien

Dans le cas d'un tracé aérien, deux solutions étaient envisageables : un tracé au sol et un tracé en viaduc. La Société du Grand Paris s'orienterait vers un tracé en viaduc.

Cette solution pourrait être compatible avec la charte du Parc, dans la mesure où elle préserve la libre circulation de la faune et maintient pour partie la fonctionnalité des espaces agricoles aux abords (circulation des engins agricoles possible sous le viaduc).

Ce viaduc viendrait s'implanter dans un paysage particulier, avec d'un côté le plateau et ses vastes terres agricoles, de l'autre, la vallée avec ses forêts, la rivière et les pâtures (situation de balcon par rapport au fond de Mérançy où coule la Mérançaise).

Il constituerait donc un élément de paysage marquant sur le plateau de Saclay, et doit être un signal fort pour la création d'un nouveau paysage contemporain, un paysage de la mobilité.

L'insertion paysagère de ce viaduc se doit donc d'être exemplaire, le PNR propose quelques principes simples à respecter :

- Prendre en compte la question du paysage dès la définition du tracé précis de l'infrastructure, pour une adaptation maximale au terrain naturel (consultation d'un paysagiste en amont),
- Concevoir un traitement architectural de l'ouvrage sobre, avec un langage contemporain et une emprise minimale,

- le viaduc est un élément de paysage affirmé, les aménagements paysagers associés à l'infrastructure ne devront pas chercher à dissimuler l'ouvrage (penser un accompagnement éventuel de l'infrastructure, et non un "pansement" pour la camoufler),
- éviter tout éclairage de l'ouvrage, afin d'éviter la pollution lumineuse.
- Veiller à ne pas interrompre la continuité du réseau des rigoles, notamment la rigole de Chateaufort qui passe sous la RD36, au nord-est du parc du Gavoy

De plus, différents projets de transports et de mobilité étant en cours sur le même périmètre (ligne 18, TCSP, pistes cyclables), le PNR préconise d'envisager ces projets collectivement, autant en termes d'usage et de fonctionnement que d'implantation ; ceci afin d'éviter leur juxtaposition sans cohérence d'ensemble. Les profils de voiries présentés jusqu'à présent par les directions des routes départementales laissent en effet présager d'emprises tout à fait considérables, de l'ordre de 40 à 50m avec une 2 fois deux voies, un délaissé, un TCSP, un nouveau délaissé, une piste cyclable, et les pylônes d'un possible métro aérien. De telles emprises doivent être reconsidérées, vers davantage de compacité.

La Société du Grand Paris propose d'élaborer une charte d'engagement pour l'insertion de la ligne 18 dans le Paysage. Le Parc naturel régional confirme son intérêt à prendre part à cette charte, qui permettra également d'élaborer un projet concerté avec les différents acteurs du territoire.