



Département des
YVELINES

ARRONDISSEMENT DE
VERSAILLES

CANTON DE
MAUREPAS

République Française
MAIRIE de CHATEAUFORT

**COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU CONSEIL
MUNICIPAL
EN DATE DU 2 JUILLET 2018**

Convocation le : 28 juin 2018.

Etaient présents : P. PANNETIER, P. BERQUET, E. DUPONT, S. MURGADELLA, D. MARIOT, E. NIVET, Y. GOUNOT, F. FORZANI, A. POULLOT, N. THERRE, J. MAHLMANN.

Absents excusés : P. GISLE, B. LERISSON, C. LE DANTEC, C. FERNANDES.

Pouvoirs : P. GISLE à J. MAHLMANN, C. LE DANTEC à E. DUPONT et C. FERNANDES à P. BERQUET.

Secrétaire de séance : Y. GOUNOT.

2018.07.02.42	Précisions à apporter concernant l'acquisition de la parcelle AE N°173 située 4 rue de Trappes : vente avec jouissance différée.
---------------	---

La commune doit apporter des précisions à la délibération du 26 mars 2018 portant sur l'acquisition de la parcelle AE N°173 située 4 rue de Trappes avant la signature de l'acte authentique.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à 13 voix « Pour » et 1 « Abstention » (A. POULLOT),

- **ACCEPTE** que la vente soit réalisée avec jouissance différée de 6 mois maximum,
- **DIT** que la moitié du prix de vente sera versée après signature de l'acte authentique et que l'autre moitié du prix de vente sera mise sous séquestre jusqu'au départ du vendeur.
- **DIT** que toutes les charges seront supportées par le vendeur jusqu'à son départ,

- **DIT** que des pénalités seront mises en place dans l'acte de vente dans le cas où le vendeur n'aurait pas quitté les lieux à la date indiquée.

2018.07.02.43	Motion relative à l'enquête publique concernant la demande d'autorisation environnementale - Création et exploitation de la ligne 18 du réseau du Grand Paris Express.
---------------	---

Considérant que l'avis défavorable de la commune exprimé dans sa délibération du 28 septembre 2016 a été totalement ignoré,

Considérant le peu d'attention portée aux populations concernées, avec la mise en place de permanences des commissaires enquêteurs dans seulement 4 villes et non pas dans l'ensemble des communes traversées par la ligne 18, alors même que la précédente enquête publique de 2016 avait recueilli plus de 4 000 avis dont une bonne partie ont été détournés de leur propos (pour mémoire, tous les avis « contre le métro aérien » avaient été comptabilisés comme des avis « pour le métro avec réserve » minimisant ainsi le retour très négatif des habitants du plateau de Saclay envers cette aberration écologique environnementale et économique),

Considérant que deux recours ont été déposés pour faire annuler la déclaration d'utilité publique de la ligne 18, l'une par les mairies de Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Saclay et Villiers-le-Bâcle et l'autre par huit associations, et que leur jugement n'a pas été délibéré,

Considérant que cette enquête intègre la gare du CEA Saclay non incluse dans la déclaration d'utilité publique du fait de son inconstructibilité en raison des contraintes de sûreté nucléaire,

Considérant le coût prévisionnel de la ligne 18 annoncé à 3,2 milliards d'euros par la SGP en mai 2017 et le coût réel estimé à 5 milliards d'euros suite à l'avis de la Cour des comptes

Considérant la décision du gouvernement de retarder certaines lignes toujours suite à l'avis de la Cour des comptes soulignant le risque de création d'une dette insoutenable,

Considérant que le matériel roulant sur la ligne 18 spécifique sera incompatible avec les autres lignes de métro de la SGP interdisant un bouclage en continu du grand Paris express tel que souhaité par la SGP

Considérant l'atteinte majeure aux paysages de sites naturels remarquables (Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse, forêt domaniale de Port-Royal, paysages agricoles du plateau de Saclay, bordé par un habitat de petits villages intégrés dans la nature) causés par les gares du viaduc du métro aérien à une hauteur de 18,5 m sur 60 m de long ainsi que l'ensemble du viaduc en béton à une hauteur d'environ 10 m du sol,

Considérant l'emprise des piles, du centre de remisage, des parkings relais, de la voie de service et la modification de l'ensoleillement et de l'humidité tout le long du viaduc engendrant une perte de rentabilité des terres agricoles traversées,

Considérant l'avis de de l'Autorité environnementale qui « relève un doublement de la consommation de sols en espaces ruraux et urbains ouverts par rapport à la version initiale de l'étude d'impact » et « recommande de justifier le doublement des emprises nécessaires à la réalisation de la ligne »,

Considérant la rupture des corridors écologiques et la dégradation voire la destruction des habitats, la mise en danger et la gêne sur les axes de déplacement imposés par la présence du viaduc aux chauves-souris, oiseaux migrateurs, amphibiens, petits mammifères, sans qu'aucune mesure réelle et efficace d'évitement ou de réduction des inconvénients ne soit proposée,

Considérant la minoration par la Société du Grand Paris des émergences sonores (pourtant bien réelles avec un passage de métro à 100km/h toutes les 90 sec, de 5h00 à 22h00) et la motivation de l'Autorité environnementale qui indique que « l'analyse des impacts en phase exploitation reste à ce stade trop succincte » et recommande de fournir de nombreux compléments.

Considérant les statistiques de l'INSEE montrant l'absence de flux importants entre les Yvelines et l'Essonne (seules 8% des personnes travaillant sur la frange sud du plateau viennent des Yvelines, 70% provenant de l'Essonne) et soulignant le caractère peu rentable d'une ligne 18 qui sera sous fréquentée et le risque associé d'une urbanisation à outrance pour rentabiliser la ligne (nulle part au monde on ne fait circuler un métro dans une zone de densité inférieure à 100 habitants emplois par hectare ; sur le plateau de Saclay on n'atteint pas 10 % de cette valeur),

Considérant que des solutions de transports alternatives moins onéreuses et plus en adéquation avec les besoins de populations existent parmi lesquelles :

- La modernisation des RER existants et l'amélioration de leur efficacité en :
 - rénovant et renforçant les voies délabrées des RER B et C qui irriguent des zones fortement habitées où le besoin est fort, contrairement à la ligne 18 qui traverse des champs,
 - avançant immédiatement la modernisation du RER B (voitures duplex, pilotage automatique),
 - convertissant rapidement le RER C en tram train et le prolongeant jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines,
- Le développement de nouveaux transports en commun qui facilitent la mobilité interne dans chaque bassin de vie à l'est et à l'ouest en :
 - créant des liaisons entre vallée et plateau par téléphérique ou autre transport innovant de moindre coût financier et énergétique, pouvant embarquer des vélos (contrairement au métro) et facilitant ainsi les circulations douces sur le plateau qui se prête bien à ce type de mobilité,

- renforçant le rabattement vers les gares par un maillage de bus nord/sud adapté (bus à la demande par exemple comme dans la plaine de Versailles).
- Et pour la traversée du plateau de Saclay d'est en ouest :
 - réalisation de la ligne de transport en commun en site propre (TCSP) entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines qui permettra de répondre aux besoins en termes de débit de voyageurs et de desserte du secteur,
 - prolongation en tram train Massy-Versailles vers Saint-Quentin (cf. ci-dessus).

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré à l'unanimité,

- **DEMANDE** que le projet tel qu'il est présenté soit abandonné et remplacé par la combinaison des améliorations des RER et des solutions de rabattement qui permettraient ainsi de desservir le plateau de Saclay de façon fine, adaptée aux besoins spécifiques des différentes catégories de populations (habitants, étudiants, personnels des universités et écoles, salariés des entreprises), dans des délais et coûts raisonnables. En complément des études techniques pour améliorer la liaison Orly-Massy pourraient être engagées, comme par exemple le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la gare d'Orsay Gif.

La séance est levée à 21H00.



Le Maire,

Patrice PANNETIER