

Ligne 18 du Grand Paris Express

Enquête publique modificative juin-juillet 2020

Du 15/6 au 17/7/2020

Commentaires

Le dossier a été réalisé pour décourager les personnes qui veulent s'intéresser au sujet, par son manque de clarté, quelques fois son illisibilité, et presque toujours par son appréciation positive injustifiée. Les évaluations ont été réalisées par le maître d'ouvrage, souvent sans contre-expertise de l'autorité du Commissariat général à l'investissement (CGI), un service du Premier ministre rebaptisé Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) en 2017 ; ce qui explique sans doute des évaluations surprenantes.

Il n'est pas possible de comprendre le pourquoi de certaines évolutions du dossier, c'est pourquoi nous demandons une réunion publique pour expliquer les évolutions de parcours, le besoin de 2 hectares supplémentaires pour SMR/SMI au dépend des espaces boisés classés, la suppression du parking de rabattement de la gare CEA-Saint-Aubin, le changement du périmètre de sécurité autour du CEA et où en est la dérive financière réelle du projet.

Nous attendons cette réunion d'échanges pour comprendre l'enthousiasme de certaines personnes pour ce projet.

-Lors de l'enquête publique de 2016, la commission d'enquête n'a pas pris en compte tous les avis d'experts reconnus, car il fallait absolument que l'avis ne soit pas défavorable. Pourquoi ?

***4481 contributions du public ont été déposées lors de cette enquête.**

*4 091 contributions ont été déposées sur le registre électronique. Mais il en manque 100 dans le tableau de synthèse qui passe directement du mail 3 785 au mail 3 886. Les mails de 3 786 à 3 885 sont donc absents du tableau sur lequel a travaillé la commission d'enquête. Pourtant certaines sont importantes :

Contribution 3 797 : les 10 pages, documentées et argumentées, écrites par la conseillère départementale de l'Essonne, ne sont jamais citées dans le rapport.

Contribution 3 798 : le mémoire de 9 pages écrit par le groupe EELV 3 vallées, n'est jamais cité dans le rapport. Pourtant, il est signé par 9 élus de l'Essonne.

*753 des 4 481 contributions (soit 17%) ont été considérées, à tort, par la commission d'enquête comme « sans avis » dont celle de la CLI et celle du PNR.

*1 141 contributions, soit 25%, ont été « dénaturées » par la commission (c'est-à-dire classées en favorable/défavorable ou non défini alors qu'elles auraient dû être classées autrement.

***La commission d'enquête émet un avis unanimement favorable qui représente 29,8% des contributions alors que 4219 contributions (70%) des avis contestent l'utilité publique de ce métro et ne se fait pas la porte-parole des 30% d'avis exprimés contre l'aérien : CET AVIS N'EST PAS REPRESENTATIF DE LA CONSULTATION, mais il a permis de justifier la ligne 18. C'est scandaleux.**

Voici quelques questions qu'il est légitime de se poser.

-La comparaison entre les coûts et les bénéfices de la Ligne 18 réalisée par la Société du Grand Paris dans le cadre de l'enquête publique tenue en juin-juillet 2020 en complément à celle de 2016 qui a donné lieu à la déclaration d'utilité

publique de cette ligne a été déclarée positive. Cette évaluation, a été **conduite par le porteur du projet**, la Société du Grand Paris, sans contre- expertise, **qui est ainsi juge et partie**.

Avec le manque de transparence générale dans ce projet, il est permis de douter de ce résultat contraire aux évaluations de la Cour des Comptes de janvier 2018, dont l'impartialité est reconnue, et du cercle des transports.

-Un transport lourd comme ce métro est-il indispensable pour la réussite du projet Paris-Saclay ? Bien évidemment non. Un besoin de mobilité est bien sûr nécessaire, mais de nombreuses solutions existent moins coûteuse à la création et à l'exploitation que ce transport lourd, cher et inapproprié. Elles correspondraient, en plus, aux besoins de la population locale. Après les déficits engendrés par la crise sanitaire toujours en cours, il serait bon de réduire les dépenses injustifiées et évitables.

-Lors de l'enquête publique de 2016, la commission d'enquête n'a pas pris en compte tous les avis d'experts reconnus, car il fallait absolument que l'avis ne soit pas défavorable. Pourquoi ?

-La réalisation de la ligne 18 poserait de grosses nuisances à l'agriculture locale (déplacements, coupures d'accès, expropriation...), car elle nécessite beaucoup d'artificialisation de terres utiles à la production alimentaire locale et à la gestion des eaux lors d'intempéries.

-L'Autorité environnementale a souligné la légèreté et les incertitudes existantes dans l'évaluation socio-économique figurant dans le dossier de l'enquête : à maintes reprises, elle a constaté que l'information fournie n'est pas du niveau qu'on attend d'un dossier d'enquête publique et elle a cité le dossier d'enquête qui note que le calcul des effets socioéconomiques pose « *de redoutables problèmes théoriques et pratiques* », ajoutant, non sans ironie : « *L'Ae souscrit aux remarques faites sur la complexité et les incertitudes pesant sur ces calculs* »¹.

-Le bilan énergétique et environnemental du projet est défavorable, contrairement à ce que prétend la SGP dont les évaluations non pas été critiquées et justifiées.

-À terme, la présence du métro entraînerait – ne serait-ce que pour le rentabiliser financièrement— l'urbanisation massive du plateau de Saclay. La ZPNAF, dont la SGP laisse croire qu'elle est inviolable, ne saurait y résister : L'Autorité environnementale va dans le même sens en affirmant qu'« *en plus de l'urbanisation planifiée, il ne peut être exclu que le projet aura des effets de long terme non planifiés, par densification de tissus existants ou par urbanisation nouvelle de terrains autres que ceux sur lesquels l'urbanisation est souhaitée aujourd'hui* ».

Que dit le rapport d'information du 21/01/2020 de l'ASN sur les risques du site de Saclay

- « disqualification » de la zone non-aedificandi (ZNAe), devenue non prescriptive alors qu'elle avait été confirmée par le décret n° 60-857 du 6 août 1960.

- réduction du danger radiologique (après démantèlement des INB 18 et 49, arrêt des INB 40 et 101, réduction d'activité de l'INB29), il devrait donc rester 5 INB sur le site qui semblent inoffensifs, pourtant ; « ... après son arrêt définitif, un INB continue de présenter des risques ... jusqu'à son déclassement qui n'est pas envisagé avant plusieurs dizaines d'années... » ; en plus le combustible d'Osiris doit toujours être en piscine de refroidissement sur le site.

- la zone de danger et la ZNAe est remplacée 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. Cette évolution très réfléchie donne à la zone d'urbanisation maîtrisée une forme patatoïde qui permet l'installation de la gare CEA-Saint-Aubin. Est-ce une amélioration de la sécurité dans cette zone pour que la ligne 18 soit créée. Nous ne le pensons pas. L'IRSN partage-t-il ce choix en connaissant les activités du CEA ?

De plus, le Plan Particulier d'Intervention (PPI) devra être révisé par la préfecture pour prendre en compte la doctrine gouvernementale durcie suite à l'accident de Fukushima (est-ce compatible ? les acteurs concernés se sont-ils prononcés ?)

-Les avis de l'ASN avant 2020

En 2016, la Commission d'enquête a rencontré, à sa demande, le président de l'ASN au cours de l'enquête publique sur la Ligne 18 et a inclus dans le rapport d'enquête un bref compte-rendu de cet entretien, indiquant en conclusion :

« En conclusion, la position actuelle de l'ASN est un NON formel. »

L'ASN a fait évaluer l'étude de sûreté réalisée par le CEA par les experts de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), qui a remis son rapport en avril 2017². Si ce rapport de contre-expertise partageait les conclusions du CEA quant au risque d'accident provoqué par un déraillement du train de la Ligne 18, il en allait tout autrement pour l'impact sur les passagers de la Ligne 18 d'un accident survenant au niveau des installations nucléaires : dans ce contexte, l'IRSN dénombrait plusieurs défauts dans l'étude du CEA, dont il a remplacé les hypothèses jugées trop optimistes par les siennes propres pour réévaluer trois des scénarios accidentels du CEA. Résultat : (pour un des trois scénarios), la zone d'impact d'un accident au niveau des installations nucléaires dépassait nettement le rond-point du Christ de Saclay et a fortiori l'emplacement prévu pour la gare CEA Saint-Aubin.

Pour la sécurité, **une justification de la réduction du périmètre de protection est indispensable.**

Cette justification pourrait être apportée par l'ASN, ou l'IRSN lors de la réunion publique demandée.

-Si le tunnel est creusé, les produits seront évacués par camion par la RD36. Où seront-ils déchargés ? L'importante circulation sur la RD36 sera très fortement perturbée par la rotation des camions qui feront tomber sur la voie terre, cailloux et autres gravats, car une balayeuse ne suivra pas chaque camion. La circulation y sera donc plus dangereuse, surtout sous la pluie. Comment la SGP résoudra ce problème ?

Notre association demande que le projet L18 ne se poursuive pas en l'état. Ce projet a mal débuté et son développement a été de mal en pis. Si un besoin impératif est démontré par une équipe impartiale, après nouvelle évaluation, contre-expertise et avis local, il n'y aura plus de doute sur sa pertinence et sa justification. Ce n'est pas le cas actuellement.

² [Études de sûreté relative au projet de ligne de métro no 18 – Avis IRSN/2017-00127, 17 avril 2017 – www.irsn.fr/FR/expertise/avis/2017/Documents/avril/Avis-IRSN-2017-00127.pdf.](http://www.irsn.fr/FR/expertise/avis/2017/Documents/avril/Avis-IRSN-2017-00127.pdf)