



AMAP des Jardins de Cérés - Juillet 2020

## Avis concernant l'enquête publique portant sur les modifications de la DUP de Ligne 18 du métro du Grand Paris

Madame, Monsieur,

Notre association est engagée au quotidien, depuis 2003, au côté des agriculteurs, pour promouvoir au travers de partenariats entre citoyens et agriculteurs une agriculture de proximité, respectueuse de l'environnement.

Nos statuts indiquent que l'association doit :

« **Veiller et agir pour préserver et défendre les terres agricoles du plateau de Saclay** ».

La préservation des terres agricoles est, pour nous, un enjeu majeur, surtout quand elles sont d'excellente qualité et très fertiles comme le sont celles du plateau de Saclay.

Notre association, avec d'autres, a été engagée, depuis plusieurs années, dans de nombreux recours contre les projets d'aménagements qui artificialisent, et donc détruisent, les terres agricoles de ce territoire du plateau de Saclay.

Nous contestons résolument le caractère d'« utilité publique » de ce projet.

Nous considérons que cette ligne de métro, qui devrait traverser un espace aujourd'hui encore majoritairement agricole, est un vecteur d'urbanisation qui, à terme, condamnera l'activité agricole de ce plateau : les terres, et les agriculteurs qui y sont installés depuis plusieurs générations

Pour cette nouvelle enquête publique, modificative, sur la ligne 18, nous reprendrons ci-dessous des **éléments de notre recours devant le Conseil d'Etat de 2017**, qui établissent, très clairement les motifs de notre opposition à ce projet, et en particulier :

- ce que nous considérons comme les faiblesses de ce projet : une « **utilité publique** » **jamais démontrée** et **une étude d'impact négligée**
- le **déni de démocratie**, constaté par les acteurs de ce territoire lors des consultations réalisées,
- que nos associations connaissent bien ce sujet des transports et pourraient être « **force de proposition** » si on voulait bien enfin les écouter

Tout l'argumentaire, remis ci-dessous, montre **l'investissement des associations, dont notre Amap, sur ce dossier de la ligne 18** et témoigne clairement, pour nous, du manque d'écoute de l'Etat envers les citoyens. Dans le contexte des enjeux climatiques et écologiques que nous connaissons tous, nous redisons avec force notre incompréhension et désormais notre sentiment de révolte de voir l'Etat continuer à soutenir et pousser un projet du passé, inadapté aux véritables enjeux de notre époque, funeste pour ce territoire agricole et conduisant à un « écocide » à cette échelle locale. (un écocide est la destruction ou l'endommagement irrémédiable d'un écosystème par un facteur anthropique.)

## Une « utilité publique » jamais démontrée (les éléments font référence au dossier initial de DUP de 2017)

**« Premièrement, le décret est entaché d'une insuffisance de sa motivation.**

**1. En droit**, le principe a longtemps été celui selon lequel les déclarations d'utilité publique n'avaient pas à être motivées (CE, 11 février 1983, Guidel, n° 41233, Rec. ; CE, 25 avril 2007, Commune de Beauregard-de-Terrascon, n° 283016, Rec. T. p. 895).

Néanmoins, et depuis la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, il est désormais prévu que : « L'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité ». (Anc. Art. L. 11-1-1, aujourd'hui codifié à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

Si les mots ont un sens, « exposer les motifs » est le synonyme exact de « motiver ».

On ne voit pas en effet quelle autre signification leur accorder alors que les motifs d'une décision comme d'un jugement sont l'exposé des raisons de fait et/ou de droit qui justifient la décision considérée.

Par voie de conséquence, c'est bien une exigence de motivation qui est posée par la loi, même si celle-ci, sur le plan formel, ne doit figurer que dans un document annexe.

Or, l'insuffisance de cette motivation doit entraîner l'irrégularité de l'acte déclaratif d'utilité publique et emporter, par suite, son annulation.

Certes, la jurisprudence a eu tendance à interpréter de manière restrictive cette exigence, en considérant que l'absence de visa de ce document dans l'acte déclaratif, ou son absence de publicité, étaient en principe sans incidence sur la légalité de la DUP (CE, 15 novembre 2006, Sté Placoplâtre et Commune de Vandière, n° 285658, Rec. T. p. 908).

Mais une telle position revient à ne conférer à ce document qu'une fonction d'information purement facultative et, partant, à vider de tout leur sens les dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation.

L'exacte portée à l'article L. 122-1 doit donc conduire à annuler les déclarations d'utilité publique qui, non seulement, ne sont accompagnées d'aucune motivation, mais également celles dont « les motifs et considérations justifiant son utilité publique » auraient été exposés de manière insuffisante.

Certaines juridictions du fond sont d'ores et déjà allées dans cette direction, logique au regard des termes et de la portée de la disposition précitée (TA Pau, 6 février 2003, Association SEPANSO Landes, n° 011046, 011124, 011125 ; TA Versailles, 6 juin 2006, Commune de Courdimanche-sur-Essonne, n° 0404711).

Or, les exigences inhérentes à l'article L. 122-1 du code de l'environnement sont ainsi doubles :

- d'une part, il faut que le document exposant les motifs et justifications de l'utilité du projet et qui « accompagne » la déclaration d'utilité publique soit publié selon les mêmes modalités que l'acte lui-même ;
- et d'autre part, il faut que ce document ne se contente pas de contenir un exposé cursif de ces motifs, mais délivre une réelle motivation.

-

**2. Au cas présent**, le document exposant les motifs et considérations justifiant de l'utilité publique du projet (Production n° 13 : Annexe n° 2) ne peut en aucun cas être regardé comme satisfaisant aux exigences de l'alinéa 5 l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

2.1 D'une part, cette annexe n'a fait l'objet d'aucune publication, ni même d'un visa dans le décret attaqué du 28 mars 2017.

Il est simplement indiqué qu'il peut être « pris connaissance » de ce document « auprès du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, direction des services de transports, tour Séquoia, 95055 Paris La Défense Cedex, auprès des préfetures de Paris, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et des Yvelines et auprès de la Société du Grand Paris ».

Ce mode de « mise à disposition » du public ne peut pas être considéré comme suffisant au regard de l'exigence posée à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation.

2.2 D'autre part, et en tout état de cause, l'annexe 2 du décret indique de manière manifestement insuffisante les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet.

En effet, ce document d'à peine trois pages et demie – ce qui est fort peu pour un projet d'une telle ampleur - se borne à renvoyer au dossier de l'enquête publique.

Selon ses termes mêmes, il « reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait se substituer. En tant que de besoin il conviendra de se reporter systématiquement à ces documents afin de qualifier le caractère d'utilité publique du projet ».

Le document expose donc d'emblée sa propre inutilité sur le plan de l'information du public quant aux motifs et aux justifications de l'utilité publique de l'opération.

On n'y trouve aucune information précise et/ou complète, tant relative à la description même du projet, qu'à ses avantages ou à ses inconvénients.

- La description du projet, tout d'abord, tient en 7 lignes, desquelles il ne ressort même pas de quel type de transport il est question.
- Il est simplement évoqué un « tronçon », de « 35 kilomètres » du « réseau de transport public du Grand Paris », sans que l'on sache s'il s'agit d'un train, d'un tramway, ou d'un métro (automatique ou non).
- La circonstance, pourtant largement discutée au cours de l'enquête, qu'une partie importante de ce « tronçon » soit constituée d'un viaduc aérien n'est même pas évoquée. Dire que cette description est lacunaire est un euphémisme...
- La description du caractère d'utilité publique du projet, ensuite, n'est pas beaucoup plus aboutie. Elle se borne à reprendre, un par un, les objectifs qui étaient assignés à ce projet, en supposant que ces objectifs seront atteints par la seule réalisation de la ligne 18, sans expliquer ni pourquoi ni comment.
- La description des inconvénients, enfin et surtout, s'avère quant à elle parfaitement inexistante. Aucun des inconvénients du projet n'est évoqué ni même cité. Le document se contente, de manière purement péremptoire, d'affirmer que ces « inconvénients » (qui demeurent inconnus) ont fait l'objet de « réponses » et « d'engagements » de la part du maître d'ouvrage et feront ensuite l'objet « de mesures prises en vue d'éviter, de réduire de compenser voire de supprimer » ces effets défavorables. Le seul inconvénient explicitement évoqué est le fait qu'« il sera inévitable de recourir à l'expropriation et donc de porter atteinte à la propriété privée, sans toutefois que cette atteinte soit excessive ». Faute d'exposer, ne serait-ce que succinctement, les inconvénients du projet, en y répondant même brièvement, l'annexe 2 ne peut être considérée comme justifiant de l'utilité publique de la construction de la ligne 18.

En aucun cas l'annexe 2 du décret du 30 mars 2017 ne peut être considérée comme exposant de manière suffisante les motifs et les considérations justifiant l'utilité publique du projet de création de la ligne 18 du Grand Paris Express.

L'insuffisance de la motivation est patente. »

## Une étude d'impact négligée

**« En ce qui concerne les insuffisances de l'étude d'impact, le contenu de l'étude d'impact prévue à l'article L. 122-1 du code de l'environnement est précisé à l'article R. 122-5 du même code. Ce dernier dispose que :**

**« I. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projeté et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ».**

**« II. (...) l'étude d'impact comporte les éléments suivants :**

- 1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous ;
- 2° Une description du projet
- 3° Une des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution en cas de mise en oeuvre du projet, dénommé "scénario de référence", et un aperçu de l'évolution notable de l'environnement en l'absence de mise en oeuvre du projet ;
- 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques et le paysage ;
- 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement ;
- 6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné ;
- 7° Une description des solutions de substitution raisonnable qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;
- 8° Les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.
- 9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées ;
- 10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;

**« III. – Pour les infrastructures de transports visées au 5° et 9° du tableau annexé à l'article R 122-2, l'étude d'impact comprend en outre :**

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ;
- les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en oeuvre en application des dispositions des articles R 571-44 et R. 571-52. ».

*La jurisprudence a eu l'occasion de préciser les implications de ces articles.*

***De manière générale, les inexactitudes, omissions ou insuffisances de l'étude d'impact entraînent l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude « si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative » (CE, 14 octobre 2011, Société Ocréal, n° 323257).***

*L'étude doit reposer sur des informations actuelles et précises (CE, 4 mai 1988, Sauveur-Cardoso, n° 65867 ; CE, 23 juillet 1993, Sté FranceTerre, n° 93356 ; CE, 23 mai 1997, Sté Redland, Rec. T. p. 944)*  
***Au cas présent, l'étude d'impact est affectée de nombreuses insuffisances qui ont nui à la bonne information de la population.***

*Ces insuffisances – et leurs incidences sur l'information du public – ont été pointées par l'Autorité environnementale dans son avis en date du 21 octobre 2015 (Production n° 5).*

*De manière parfaitement explicite, l'Autorité environnementale souligne :*  
*« Dans plusieurs domaines, [l'étude d'impact] ne se situe pas au niveau de précision habituel pour des dossiers d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP) qui lui sont soumis. Cette observation vaut particulièrement pour la partie aérienne du tracé (justification du choix de cette variante, implantation et articulation avec les autres aménagements, impacts sur le paysage, la biodiversité etc.). Dans ces conditions, pour cette partie, l'Ae s'interroge sur la capacité du dossier à donner tout son sens à l'enquête publique de DUP » (Production n° 5 : page 3). Ainsi, l'Ae poursuit en affirmant que : « Concernant la nécessité d'une bonne information du public, la présente étude d'impact ne peut pas la garantir à elle seule » (page 4).*

*On peut également lire, plus loin, que :*  
*« Ce peu de précision quant à l'implantation précise du tracé aérien contraste avec les dossiers auxquels l'Ae est habituée, en matière d'infrastructure de transport en surface. Il pourrait soulever la question de la capacité du présent dossier, tel que soumis à l'Ae, à servir de support à une enquête de DUP suffisamment informée » (page 16).*

*L'imprécision de l'étude d'impact est, toujours selon l'Ae, d'autant plus préjudiciable à la bonne information du public que les imprécisions et incomplétudes soulignées « pourront affecter le coût global du projet, et sa rentabilité économique telle qu'évaluée dans le dossier » (page 4).*

*Ainsi, c'est bien l'un des éléments centraux permettant d'évaluer l'utilité publique du projet – son coût global et sa rentabilité ! – qui, à la lecture de l'étude d'impact, demeure encore dans une grande incertitude... Il va sans dire que le maintien de tels aléas sur ces variables aussi essentielles à l'appréciation du projet, et de ses effets, par la population, ne peut que nuire à sa bonne information.*

***L'étude d'impact souffre ainsi de nombreuses insuffisances dans l'évaluation des différents types de nuisances générales par le projet de ligne 18.***

- ***Premièrement***, les nuisances sonores ne sont pas précisément identifiées, et sous-évaluées. Dans la phase chantier, les zones les plus bruyantes n'ont pas été précisément localisées, ne permettant pas à la population de savoir quelles nuisances ils devront subir, ni pendant combien de temps. Or, comme le précise l'Autorité environnementale, « il serait souhaitable d'identifier les points noirs de bruit (PNB) existants du fait des réseaux routiers et ferroviaires », car « la seule cartographie des abords d'infrastructure où le bruit dépasse certains seuils n'y suffit pas : elle ne permet pas de faire la différence entre les endroits où des habitations ou établissements sensibles sont réellement exposés, et ceux où aucun n'est présent » (Production n° 5 : page 29).

*Par ailleurs, une fois la ligne en service, la modélisation de la propagation du bruit, tout particulièrement dans la partie aérienne, ne prend pas en compte l'urbanisation future connexe, et donc les renforcements du bruit par réflexion que cela pourra induire.*

*Enfin, l'étude d'impact repose sur une analyse erronée du bruit généré par le système de roulement choisi pour les rames du métro de la ligne 18. En effet, l'étude d'impact propose de mettre en place une mesure de réduction du bruit consistant en une « action sur le matériel roulant avec le choix de freins à disques ou à semelle en matériau composite et d'un matériel roulant sur roue en fer moins bruyant que sur pneu » (Production n° 18 : Pièce G.1 du dossier d'enquête publique - Étude d'impact – État initial, page 448), alors qu'il est reconnu que les métros pneus génèrent bien moins de bruit que les roulements fer1.*

- ***Deuxièmement***, les atteintes aux paysages, aux milieux naturels, à la faune et à la flore – tout particulièrement sur la partie aérienne – ne sont pas identifiées avec une précision suffisante.

*En ce qui concerne les atteintes aux paysages, l'étude d'impact s'avère elle aussi grandement lacunaire, tout particulièrement dans sa description des incidences du tracé aérien sur l'environnement non urbanisé que le viaduc va traverser*

*À cet égard, l'Autorité environnementale a longuement souligné les carences de l'étude d'impact dans la description de la future ligne 18 avec les autres voies existantes dans ce secteur : « les informations contenues dans le dossier ne permettent pas de comprendre les modalités d'implantation précise du viaduc le long de la RD36 (...), elles ne permettent pas de comprendre son positionnement par rapport aux infrastructures actuelles » (Production n° 5 : page 16) En conséquence : « L'Ae recommande de préciser substantiellement la description du projet dans sa partie aérienne » (page 16).*

***Rappelons que le projet prévoit que la ligne de métro traversera, en viaduc aérien, plusieurs kilomètres d'espaces actuellement non urbanisés. Il faut donc bien avoir à l'esprit l'image d'un métro aérien, surplombant les champs sur plusieurs kilomètres.***

*L'autorité environnementale conteste ainsi la légèreté avec laquelle sont traités l'intégration paysagère de la ligne 18 et ses impacts sur l'émission des gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.*

*Le tronçon aérien entre Saclay et Magny-les-Hameaux défigurerait le paysage aux abords des villages, serpentant le long de la ZPNAF et dans le périmètre du Parc naturel de la haute vallée de Chevreuse. Même Pierre Veltz, alors encore PDG de l'EPPS, a reconnu publiquement, lors de l'événement « Terre en fête » organisé par l'association Terre & Cité le 30 septembre 2015 à Saint Aubin, que cette perspective lui était insupportable.*

*Par ailleurs, le bilan carbone de la ligne 18 est mauvais, ce que l'étude d'impact ne révèle que très imparfaitement : contrairement à ce qu'avance la SGP, la ligne ne diminuera guère la circulation routière – qui se trouvera de fait augmentée par l'afflux des nouveaux usagers qui s'installeront à proximité du plateau de Saclay – et induira une consommation électrique nouvelle, tournant ainsi décidément le dos à la perspective inexorable de la transition énergétique. Ces éléments, bien connus, ne sont cependant pas identifiés dans l'étude d'impact, révélant en tant que de besoins ses insuffisances.*

*Surtout, l'étude d'impact est très insuffisante sur l'évaluation des consommations énergétiques résultant, à la fois, des travaux et de l'exploitation du projet.*

- *S'agissant de la phase chantier, l'étude d'impact se borne à indiquer, dans des termes très généraux, que ceux-ci vont « nécessiter des quantités très importantes d'énergie » (Production n° 19 : Pièce G.2 du dossier d'enquête publique - Étude d'impact –*

*Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement, page 387), sans autre forme de précisions...*

*- S'agissant de la phase d'exploitation, l'étude d'impact est purement et simplement erronée puisqu'elle affirme que « la report modal de la voiture particulière vers les transports en commun induit par le projet devrait permettre, en phase de fonctionnement, une diminution des consommations énergétiques en Île-de-France » (Production n° 19 : page 387), alors que cela ne sera manifestement pas le cas*

*En effet, le projet de ligne 18 contribuera, tout au contraire, à faire augmenter la population transitant dans cette partie du territoire, pour y résider ou y travailler, et par voie de conséquence, fera augmenter le volume total des trajets en voiture. Et si la part de la voiture dans l'ensemble des modes de transports aura tendance à baisser très légèrement, la mise en service de la ligne 18 ne conduira pas à une baisse de l'usage global de la voiture, bien au contraire.*

*Cela a été démontré par la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Île-de-France dans un rapport d'août 2012 intitulé Études de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ? : « la forte croissance du nombre de déplacements est directement liée à des hypothèses de croissance démographique et d'emploi très ambitieuses. Ces hypothèses se traduisent par un accroissement du trafic assuré par la route. Le projet de transport du Grand Paris ne permet pas d'éviter cette augmentation du nombre de déplacements routiers par rapport à la situation actuelle. La saturation du réseau routier risque donc de s'aggraver entraînant une diminution de l'accessibilité routière ainsi qu'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants » (Production n° 20 : Rapport de la DRIEA Île-de-France sur le trafic du Grand Paris Express, août 2012).*

*Cette contradiction a été soulignée par l'Autorité environnementale qui relève que : « la seule prise en compte des émissions évitées grâce au report modal induit par le projet ne permet pas de compenser, sauf peut-être à un horizon extrêmement lointain, les émissions associées à la construction » (Production n° 5 : page 37).*

*Comme l'Autorité le constate, l'essentiel de la baisse d'émission de gaz à effet de serre promise par l'étude d'impact de la ligne 18 provient de ce qui est dénommé « développement territorial », à savoir : l'amélioration des formes urbaines et du bâti, de la performance énergétique des bâtiments, et une meilleure utilisation des sols.*

*Or, ce poste semble ici traité de la même manière que pour les autres lignes du GPE alors que le contexte urbain est totalement différent ! En effet, « l'amélioration du bâti ou de ses performances n'est pas évidente là où il n'y avait pas de bâti préexistant ; de même que la "meilleure utilisation des sols" est difficile à percevoir quand les sols en question étaient antérieurement non urbanisés ».*

*Une fois encore, la SGP semble postuler purement et simplement les bienfaits « écologiques » de la construction d'une ligne de métro, au mépris d'une évaluation sérieuse de ses incidences en termes de consommation énergétiques et d'émission de gaz à effets de serre, dans le contexte particulier de la construction de la ligne 18 dans une zone jusqu'ici non urbanisée.*

*L'étude d'impact repose donc sur des postulats erronés, sur un point pourtant souvent avancé comme constituant l'un des atouts majeurs du projet.*

- En ce qui concerne les atteintes à la faune, l'étude d'impact souligne des enjeux forts et des risques importants pour plusieurs populations (chiroptères, oiseaux, amphibiens et mammifères : Production n° 18 : page 93 et s.), sans pour autant indiquer de mesures d'évitement, de réduction ou même de compensation de ces différents effets négatifs sur l'environnement.*

*Plusieurs espèces protégées, dont certaines d'intérêt communautaire (Production n° 16 : Pièce G.3 du dossier d'enquête publique – Étude d'impact – Résumé non technique, page 28),*

voient leur population et leur habitats sérieusement menacés par la construction de la ligne 18, tout particulièrement dans sa partie aérienne :

- Habitats de chiroptères à Port-Royal-des-Champs (ZNIEFF Gites à chiroptères de Port-Royal-des-Champs – Fiche INPN).
- Habitats d'amphibiens comme les tritons crêtés, protégés aux niveaux national (arrêté du 19 novembre 2007), européen (annexes II et IV de la Directive Habitat-Faune-Flore) et international (annexe II de la Convention de Berne), dans la rigole de Châteaufort ;
- Habitats d'oiseaux, et notamment de linottes mélodieuses (espèce protégée au niveau national et international), qui nichent à la friche « La Perruche » à Châteaufort.

D'autres lieux proches du tracé du métro abritent des espèces qui voient leurs populations menacées par des risques – importants – de collision avec les rames, risques qui sont pourtant négligés par l'étude d'impact. C'est le cas, par exemple, de :

- La forêt domaniale de Port Royal, qui abrite des espèces protégées comme la Bondrée apivore, le Pic Mar et le Pic Noir ;
- Le massif de Rambouillet, classé zone Natura 2000 au titre de la directive Oiseaux, qui abrite des oiseaux forestiers et des oiseaux d'eau en nidification ;
- L'Etang Vieux de Saclay qui est classé en tant que ZNIEFF de type 1 et réserve ornithologique et abrite 80 espèces nicheuses et plus de 60 espèces d'oiseaux migrateurs réguliers.

Pour toutes ces espèces menacées, l'étude d'impact ne fait qu'identifier un « besoin de compensation », sans envisager la moindre mesure précise et encore moins en étudier le coût, la faisabilité et l'efficacité éventuelle (Production n° 16 : page 95).

- **Troisièmement**, les impacts de la construction de la ligne 18 sur l'activité agricole sont minimisés de manière particulièrement contestable dans l'étude d'impact.
- Alors que les parcelles agricoles sont présentées comme étant « les plus impactées par le projet en phases chantier et exploitation » (Production n° 16 : page 100-101), l'étude d'impact croit pouvoir affirmer que ces effets négatifs pourront être cantonnés au seul effet d'emprise durant la phase de chantier (Production n° 16 : page 108).
- Pendant la phase de chantier, les travaux vont générer des nuisances pour les exploitations agricoles qui vont bien au-delà des seuls désagréments causés par l'emprise des travaux.

En effet, les travaux vont diminuer la fonctionnalité des exploitations en coupant certains chemins agricoles ; ils vont entraîner des conséquences néfastes sur le drainage des terres agricoles ; et surtout, ils vont provoquer la dispersion dans l'air de particules fines de béton, de métaux, de silice, d'adjuvants, d'huiles, de peinture, de divers autres produits chimiques de nature à polluer les terres, voire de priver certaines à une éligibilité aux labels Bio ou AB.

Ces effets, pourtant bien connus et prévisibles – et d'importance non négligeable pour les exploitants agricoles voisins – sont purement et simplement tus par l'étude d'impact.

- Pendant la phase d'exploitation, il est faux d'affirmer, comme le prétend la SGP, que « la remise en état des terres agricoles sera effective après la phase chantier ».
- Non seulement les dispersions de polluants vont perdurer, mais elles seront aggravées par l'usage de la technologie de roulement sur fer, qui va nécessairement conduire à des rejets de particules de métal et de rouille.
- La rentabilité des terres sera affectée par la perte d'ensoleillement, par la réduction d'hygrométrie et par l'effet courant d'air sous le métro (problématiques réelles, pourtant largement ignorées, voir méprisées, par la SGP dans l'étude d'impact).

- **Quatrièmement**, les effets sur l'urbanisation de la construction de la ligne 18 sont manifestement sous-évalués.

Comme cela a d'ores et déjà été souligné, le projet de ligne 18, déclaré d'utilité publique par le décret attaqué comporte une spécificité forte : c'est la seule et unique ligne qui traverse et dessert des territoires qui ne font pas, ou pas encore, l'objet d'une urbanisation continue !

À cet égard, l'Autorité environnementale souligne que « les enjeux environnementaux d'ensemble, indirects ou induits par le projet portent principalement sur ses conséquences en

*matière d'urbanisme, en lien avec les développements urbains en cours et projetés sur le plateau de Saclay, d'étalement urbain et d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre » (Production n° 5 : page 15).*

*Et, sur ce point, précisément, « il est surprenant que l'analyse en matière de "développement urbain" soit semblable à celle déjà fournie par les précédentes lignes du GPE, alors que le contexte de la ligne 18 est très spécifique » (page 15), alors même que l'étude d'impact précise que « pour la ligne 18 les enjeux sont en partie d'une autre nature » que ceux analysés pour les autres lignes du GPE (Production n° 5).*

*Pourtant, alors qu'il s'agit d'un des enjeux les plus importants de la construction de cette nouvelle ligne de métro, les effets de sa mise en service sur l'urbanisation sont décrits de manière très lacunaire dans l'étude d'impact (Production n° 21 : Pièce G.4.3 du dossier d'enquête publique – Étude d'impact – Annexe – Effets sur l'urbanisation), au moyen d'outils imprécis et, pour certains, périmés.*

*Il en va ainsi, tout d'abord, de l'utilisation du mode d'occupation des sols (MOS) datant de 2008, alors qu'une version datée de 2012 était d'ores et déjà disponible*

*Il en va également de même, ensuite, de l'usage du concept « d'effets induits sur l'urbanisation ». Pour l'Autorité environnementale, « Ce concept est pertinent dans le cas d'une infrastructure construite principalement pour ses effets en matière de transport, mais néanmoins susceptible d'infléchir de manière non planifiée les évolutions de long terme de l'urbanisation. Dans le cas présent, la ligne de métro est conçue pour participer à une urbanisation planifiée et de grande ampleur. Ceci renforce la nécessité de présenter des éléments quantifiés quant à cette urbanisation. Le dossier indique qu'il ne doit pas revenir au seul maître d'ouvrage de la ligne de métro de présenter ces éléments et que l'échelle pertinente est vraisemblablement celle de la planification globale. L'Ae considère que cette présentation n'exonère pas le maître d'ouvrage de l'appréciation globale des effets du projet » (Production n° 5 : page 18).*

*Plus encore, l'étude d'impact ne présente aucune analyse des effets cumulés de la ligne 18, des Contrats de développement territorial et des autres projets connus comme la ZAC de l'École polytechnique, la ZAC du plateau de Moulon et la réfection de la RD36.*

*Par voie de conséquence, la description, dans l'étude d'impact, des effets de la ligne 18 sur l'urbanisation est très imparfaite et incomplète. Elle ne prend véritablement en compte que la part planifiée de cette urbanisation.*

*Pourtant, comme le souligne encore une fois l'Ae, « en plus de l'urbanisation planifiée mentionnée ci-dessus, 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. Il est donc en tous les cas nécessaire de produire une évaluation de ces effets faisant appel aux méthodes de quantification que la SGP peut avoir à sa disposition, même si cela doit conduire à présenter des marges d'incertitudes conséquentes » (Production n° 5 : page 20).*

***Sur de très nombreux points, on le voit, l'étude d'impact n'identifie pas avec suffisamment de rigueur, de pertinence et de précision l'ensemble des effets négatifs du projet. Ces multiples insuffisances ont manifestement nui à la bonne information du public et exercé une influence sur la décision de l'autorité compétence, nécessairement induite en erreur par les carences de l'étude d'impact.***

***L'annulation s'impose de plus fort.***

## Un déni de démocratie

**« EN CE QUI CONCERNE, ENSUITE, LE RAPPORT PROPREMENT DIT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE, CELUI-CI RÉVÈLE QUE CETTE DERNIÈRE N'A PAS PRIS EN COMPTE DE MANIÈRE FIDÈLE ET OBJECTIVE LES OBSERVATIONS ET CONTRIBUTIONS DES CITOYENS. »**

**« 1. En droit**, l'article R. 123-19 du code de l'environnement dispose que : « La commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le rapport comporte (...) une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public ».

Certes, il est vrai qu'en matière d'enquête publique menée en application du code de l'environnement, la commission d'enquête n'est généralement pas liée par les avis et opinions dominants (CE, 10 juillet 1968, Consorts Troussier et Sté d'achat de terrains et constructions, Rec. T. p. 971, AJDA 1969, p. 109, note A. Homont ; CE, 3 novembre 1976, Raisch et autres, RDP 1977, p. 891 ; CAA Douai, 22 juillet 2003, n° 00DA00381).

Néanmoins, la motivation adoptée dans le rapport d'enquête publique doit révéler une analyse sérieuse du dossier et des observations du public. En effet, l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête doit s'appuyer sur un examen précis et détaillé du dossier et sur une juste mesure dans la prise en compte des observations du public.

Même s'il n'est pas tenu de répondre à toutes les observations, c'est bien l'ensemble de celles-ci qui doit être analysé par le commissaire enquêteur (CAA Bordeaux, 8 septembre 2008, n° 06BX01509 ; CE, 14 novembre 1980, Min. de l'Intérieur c/ Collombon et autres, n° 14601).

En particulier, lorsque le public a fait part d'observations circonstanciées sur certains aspects du projet, le laconisme du rapport, tout comme l'emploi de certaines figures de style « passe-partout » ne peut qu'être sanctionné (CE, 10 décembre 1990, Min. délégué chargé de l'environnement et Synd. d'épuration de Thonon-les-Bains et d'Evian-les-Bains c/ Association Les Amis du Port Ripaille, n° 94523 et 94919).

Et de manière plus générale encore, plus le projet soulève d'objections, plus les exigences relatives à la motivation de l'avis de la commission d'enquête sont élevées (CE, 20 mars 1985, Commune de Morigny-Champigny, n° 47682).

Le juge administratif considère également qu'une commission ne peut s'abstenir de mentionner l'existence d'une pétition ayant réuni un nombre important de personnes (CE, 14 novembre 1980, Association des riverains de l'aérodrome de Sisteron-Thèze, n° 14601).

**Au cas présent, la commission d'enquête n'a pas analysé de manière fidèle l'ensemble des très nombreuses observations formulées par le public au cours de l'enquête.**

Il doit être souligné sur ce point, et à titre liminaire, que le projet de ligne 18 du Grand Paris Express a suscité une participation particulièrement riche du public. En effet, sur les **7 400** observations formulées dans le cadre des différentes enquêtes relatives à l'intégralité du projet de Grand Paris Express, **4481** portaient sur la seule ligne 18.

Ainsi, plus de la moitié des contributions du public sur le Grand Paris Express a été suscitée par la seule ligne 18.

*La ligne 18 a donc donné lieu à une très large participation du public, en raison des difficultés particulières posées par ce projet.*

*Or, la commission d'enquête n'a pas pris la mesure réelle de la méfiance et des objections formulées par le public sur ce projet.*

❖ **D'abord, 753 observations** (soit 17 % de l'ensemble des observations formulées !) ont été purement et simplement ignorées par la commission d'enquête. Parmi celles-ci, 100 sont totalement absentes du tableau de synthèse des observations, courriers et courriels recueillis qui passe du mail 3785 au mail 3887 (Production n° 26 : Annexe au rapport d'enquête, Synthèse des observations – Tome 2/2, page 140). Or, parmi ces 100 observations disparues, se trouvaient pourtant la contribution de la Commission locale d'information des installations nucléaires du plateau de Saclay (Production n° 27 : Contribution n° 3847 de la CLI de Saclay) et celle d'Anne Launay, conseillère départementale de l'Essonne (Production n° 28 : Contribution n° 3797 – Anne Launay). **186** n'ont pas été classées comme favorable, défavorable ou non défini, bien que chacune émette un avis. Et surtout, **467** ont été classées comme « non défini » alors que, très souvent, elles apparaissaient comme défavorables au projet.

❖ **Ensuite, 1141 observations du public sont entièrement dénaturées** par le rapport de la commission d'enquête. C'est le cas, par exemple, de :  
L'avis du Comité syndical du Parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse (courriel n° 3943 et dépôt en mairie de Châteaufort en date du 13 avril 2016), classé comme « favorable avec réserve » alors qu'il était très nettement défavorable :

- « considérant l'impact négatif d'une ligne de métro aérien sur le paysage du Plateau de Saclay à la frange nord du PNR de la haute vallée de Chevreuse, (...) émet un avis négatif au tracé aérien de la ligne 18 sur la plateau de Saclay, en particulier sur les communes de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux, en traversée du Parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse » (Production n° 29 : Délibération du comité syndical du PNR du 13 avril 2016 et Lettre du PNR au secrétaire d'État chargé des transports)

L'avis de Mme Dupont classé également comme « favorable » alors qu'il est purement et simplement défavorable

- « Etudiante. Chateaufort. Avis défavorable, car le métro aérien porte atteinte à l'agriculture sur le plateau de Saclay » (Production n° 30 : Annexe au rapport d'enquête publique – Synthèse des observations – Tome 1/2, page 61).

Les avis de MM. Carmichael et Lemaitre considérés comme « favorables avec réserve » par la commission d'enquête alors qu'ils sont simplement défavorables (Production n° 30 : page 168).

❖ Enfin, une pétition regroupant **2478 signatures** (Production n° 26 : Annexe au rapport d'enquête, t. 2/2, page 95 : Contribution n° 3487 – Pétition du collectif Moulon 2020) a été purement et simplement ignorée par la commission d'enquête, qui ne la mentionne nulle part, au mépris de la jurisprudence administrative.

**Le rapport de la commission d'enquête doit donc être regardé comme insuffisamment motivé au regard des observations formulées par le public, entraînant l'annulation de la déclaration d'utilité publique en date du 28 mars 2017. »**

## Le travail intense des associations pour faire des propositions

**« 2. Au cas présent, il existe des alternatives crédibles à la ligne 18, dont le bilan coûts-avantages s'avère bien plus positif, qui n'ont pas été sérieusement envisagées au cours de l'enquête publique. Ces solutions correspondent bien mieux aux objectifs poursuivis, rendent un meilleur service à un coût nettement inférieur, dans des délais mieux en phase avec l'arrivée des établissements sur le plateau de Saclay et qui ne seront pas obsolètes une fois achevées.**

*Ces alternatives n'ont cependant pas été suffisamment étudiées, ni par la SGP au stade de l'étude d'impact, ni par la Commission d'enquête au stade de l'enquête publique – alors même que ces alternatives ont bien été mises en avant par le public –, ni par l'autorité compétente au stade de la déclaration d'utilité publique.*

*En combinant les différentes solutions de transports existantes et envisageables, il est possible de dresser un schéma de desserte du plateau de Saclay, en le reliant à la fois à l'Aéroport d'Orly et à Versailles, qui soit à la fois plus simple, moins onéreux et au moins tout aussi efficace.*

- ❖ *À titre liminaire, on doit noter qu'il existe des solutions permettant une amélioration de la desserte du plateau de Saclay à plus brève échéance que la construction de la ligne 18, et que le recours à une autre solution que le métro automatique n'est pas contraire au schéma d'ensemble d'août 2011.*

*En ce sens, dans une présentation sur le rapport du Cercle des Transports de décembre 2014, l'expert Claude Gressier explique que l'expérience montre qu'en France un grand projet de transports ne peut guère se réaliser en moins de 12 ans<sup>5</sup>. Si elle se réalisait, la ligne 18 aurait donc peu de chances de voir le jour avant 2028 sur sa partie est et six ans plus tard sur sa partie ouest. En revanche, si on décidait de mobiliser toutes les ressources financières disponibles sur la régénération du réseau existant jusqu'en 2025, comme le préconise le Cercle des Transports, ne fut-ce que pour sécuriser l'accueil des Jeux olympiques en 2024 et/ou l'Exposition universelle en 2025, l'éventuelle mise en service de la ligne 18 serait reportée à 2035 pour la partie est et à 2041 pour la partie ouest.*

*Par conséquent, si l'accessibilité du plateau depuis Paris est jugée indispensable pour l'attractivité du campus-cluster, il est nécessaire de trouver des solutions qui puissent se réaliser dans des délais compatibles avec le planning d'implantation des établissements, pour l'essentiel : de 2016 à 2020.*

*Jusqu'à l'été 2015, la desserte du plateau de Saclay par la ligne 18 était en quelque sorte « bloquée » par le « schéma d'ensemble » du Grand Paris Express adopté en août 2011, en application de la loi du Grand Paris de juin 2010 et suite aux négociations entre l'État et la Région. Ce schéma d'ensemble définit avec précision le tracé et l'emplacement des gares pour chacune des lignes du Grand Paris Express et la loi du Grand Paris n'avait pas prévu la possibilité de modifier ce schéma.*

*Le schéma d'ensemble autorisait toutefois d'envisager comme mode de transport le tram-train plutôt que le métro. La SGP n'a jamais sérieusement étudié cette alternative, qui avait pourtant les faveurs du ministère de l'Égalité des territoires et du Logement – qui était alors en charge du Grand Paris – à l'époque de l'élaboration du « Nouveau Grand Paris », suite à la remise du rapport Auzannet (Production n° 31)<sup>6</sup>.*

*Le blocage par le schéma d'ensemble a été levé par l'adoption de la loi NOTRe du 7 août 2015, dont l'article 58 définit les modalités de modification du schéma d'ensemble « lorsque les évolutions envisagées en remettent en cause les caractéristiques principales ». Il est donc désormais possible de remettre en cause le projet de la ligne 18, totalement ou partiellement. La SGP aurait donc dû saisir cette opportunité pour faire étudier sérieusement des solutions alternatives mieux adaptées, moins onéreuses et avec un calendrier de réalisation plus adéquat, ce qu'elle n'a pas fait.*

- ❖ *Le schéma alternatif de transports publics, entre Orly et Versailles via le plateau de Saclay, proposé ici par les associations requérantes, doit être présenté, tronçon par tronçon: la desserte du secteur Orly-Massy (1) ; la desserte de la frange sud du plateau de Saclay (2) ; la traversée du plateau de Saclay (3) et la desserte du Secteur Satory-Versailles (4).*

### **1°) Desserte du secteur Orly-Massy**

*Les serpents de charge prévisionnelle de la ligne 18 indiquent que le tronçon Orly-Massy serait le plus fréquenté. C'est d'ailleurs la partie la plus urbaine du tracé de la ligne 18, en particulier autour du quartier Massy Opéra. Les charges prévues ne semblent pas pour autant justifier une ligne de métro.*

*Il convient de remarquer ici que le RER C relie Massy à Rungis-la-Fraternelle, d'où il est possible de rejoindre Orly en empruntant le tramway T7. C'est ce que font aujourd'hui ceux qui se déplacent en transport collectif entre Versailles et Orly ; il leur en coûte 50 minutes et non 75 comme l'affirme la SGP ; ce temps de trajet va encore être réduit avec le remplacement du RER C par le tram-train Massy-Versailles. Par ailleurs, le tracé du RER C serait prolongeable jusqu'à Orly car il y a seulement 1,5 km entre Rungis-la-Fraternelle et Orly.*

*Plusieurs autres options alternatives raisonnables sont possibles pour relier Massy à Orly.*

*- **première option** : améliorer les performances de la liaison Orly-Massy existante par la ligne de bus 91-10.*

*C'est la solution la plus simple et la moins onéreuse. Il serait tout simplement possible de doubler la fréquence de la ligne 91-10. Le coût d'une telle solution est bien sûr minime, ses impacts sur l'environnement quasi nul, excepté la hausse du trafic routier des bus induite par le doublement du trafic. Par comparaison avec la construction d'une nouvelle ligne, le bilan serait assurément supérieur.*

*- **deuxième option** : liaison tram-train entre Orly et Massy (prolongeable vers Saclay).*

*Cette solution pourrait réutiliser les voies existantes de la Grande ceinture entre Massy et Pont de Rungis, qu'il faudrait alors prolonger jusqu'à Orly. Elle serait tout aussi performante que la ligne 18, mais coûterait moins cher : hors matériel roulant, son coût serait d'environ 275 millions d'euros. En outre elle pour son entretien, il serait possible de réutiliser le même dépôt de maintenance que pour le tram-train Évry-Massy-Versailles. Par la même occasion, on peut faire l'économie d'un site de maintenance spécifique à la ligne 18, dont l'emplacement au nord du secteur de Polytechnique rencontre une vive contestation.*

*- **troisième option** : liaison CarLina entre Orly et Massy (prolongeable vers Saclay).*

*CarLina, une sorte de mini-métro automatique surélevé, est une technologie innovante à fort potentiel de « transport urbain automatique léger », en cours de développement par la société française SEA7. Le coût du tronçon Orly-Massy, hors matériel roulant, est d'environ 11 M€*

*Voici quelques caractéristiques saillantes de cette solution :*

*· CarLina fonctionne avec des rails « intelligents » (grâce à des petites puces incorporées à intervalles réguliers) sur lesquels cheminent des « plates-formes » génériques également dotées d'intelligence et équipées de quatre roues motorisées électriquement. Les plates-formes communiquent avec les rails et entre elles.*

*· Grâce à l'intelligence embarquée et une architecture déterministe entièrement distribuée, le trafic est pré-ordonné en temps réel, ce qui permet de garantir le temps de parcours, d'éviter toute congestion et de s'affranchir de tout centre de contrôle.*

*· Chaque plate-forme porte une « capsule », de format un peu inférieur à celui de petites voitures électriques, dont il peut exister différentes variantes : habitacle de personnes, benne de fret, râtelier à vélos, équipement technique, etc.*

- Une capsule de type habitacle peut être équipée pour transporter 4 ou 6 personnes assises (y compris des personnes à mobilité réduite) dans des conditions de confort optimales.
- Le fonctionnement automatique garantit une disponibilité à toute heure. Le temps d'attente pour un usager est borné à 3 minutes.
- Les voies portant les rails sont surélevées, typiquement à une hauteur de 3 à 4 m, sont épaisses de 30 cm et larges de 1,5 m (soit une largeur totale de 3 m pour les voies aller-retour). L'emprise au sol est très faible.
- Bien que la vitesse de déplacement des plates-formes soit modeste (36 km/h en ville, 60 km/h en terrain libre), la capacité de débit est supérieure à celle des RER, grâce à la granularité fine et la capacité d'atteindre un taux élevé d'occupation des voies. Au demeurant cette vitesse est bridée délibérément, afin de limiter la consommation énergétique, mais elle peut facilement être augmentée en cas de besoin.
- Les stations sont « en évitement », permettant un arrêt individuel sans gêner le trafic, qui se maintient à vitesse constante, si bien qu'on peut multiplier les stations sans impacter le débit.
- Par insertion d'embranchements et de stations, on peut faire évoluer un réseau CarLina en fonction des besoins.
- Étant silencieux et non polluant, consommant très peu d'énergie (consommation par passager équivalente à celle d'un vélo électrique, aucune consommation en l'absence de trafic) et son infrastructure étant démontable et recyclable, CarLina s'inscrit très favorablement dans la perspective de la transition énergétique.
- Le coût kilométrique de CarLina est évalué à moins de 1 M€, soit 100 fois moins que celui d'un métro automatique. Le coût d'exploitation est également très faible grâce au fonctionnement automatique et l'absence de centre de contrôle.

Pour porter cette technologie prometteuse de son niveau de maturité actuel (technologie de contrôle embarqué aéronautique la plus avancée) à celui de l'industrialisation elle devra être consolidée par un démonstrateur soutenu par une collectivité territoriale. Son faible coût permet d'envisager des expérimentations très peu risquées.<sup>8</sup>

- **quatrième option**, : prolongement de la ligne 14 jusqu'à Massy.

Il serait possible de prolonger jusqu'à Massy-Palaiseau la ligne 14, dont le terminus est actuellement prévu à la gare Aéroport d'Orly. Cela permettrait de faire circuler un flux de passagers important, mais à un coût élevé, que l'on peut estimer à 1 milliard d'euros, hors matériel roulant. Cependant, cela éviterait d'introduire une hétérogénéité de matériel roulant - celui prévu pour la ligne 18 n'étant compatible avec aucun autre matériel roulant du Grand Paris Express -, d'où une économie substantielle de coûts de développement. Il faudrait alors dimensionner les gares entre Orly et Massy pour pouvoir accueillir des rames plus longues (quais de 120 m pour la ligne 14 contre 60 m prévus pour la ligne 18). Là encore, on peut faire l'économie d'un site de maintenance spécifique à la ligne 18.

## **2°) Desserte de la frange sud du plateau de Saclay**

Pour la desserte de la frange sud du plateau de Saclay, les associations exposantes

soutiennent l'amélioration des lignes existantes (RER B, RER C et ligne TCSP Massy-Saclay-Saint-Quentin), combinée avec un moyen (ou plusieurs moyens) de rabattement pour « monter » sur le plateau est la meilleure solution en termes d'équilibre entre les objectifs de trafics, la finesse de la desserte, et les coûts d'investissements et d'exploitation.

Il y a plusieurs options pour relier des gares du RER B aux nouveaux quartiers installés sur la frange sud du plateau au sein du cluster Paris-Saclay :

- **première option** : liaison tramway ou tram-train entre Massy et le cluster en empruntant la voie TCSP existante. En effet, dans ce secteur, la ligne 18 ferait double emploi avec le TCSP Massy-

Saclay-Saint Quentin (à présent un bus à haut niveau de service en site propre). Le STIF9 a élaboré le tracé de ce TCSP de façon à ce que les bus y circulant actuellement puissent être remplacés à peu de frais par des tramways ou tram-trains. Le coût d'une telle liaison, hors matériel roulant, serait de l'ordre de 250 millions d'euros. Ses performances seraient similaires à celles de la ligne 18. Pouvant bénéficier du dépôt de maintenance du tram-train Évry-Massy-Versailles, elle permettrait aussi de faire l'économie d'un site de maintenance spécifique. La SGP disqualifie cette solution sous différents prétextes (vibrations, passages en souterrain, nécessité de modifier le schéma d'ensemble), aussi erronés les uns que les autres.

- **deuxième option** : liaison CarLina entre Massy et le cluster en suivant (plus ou moins) le tracé de la voie TCSP existante, mais en libérant cette voie au sol. C'est une solution très performante, avec un débit jusqu'à 30 000 personnes par heure, voire davantage si on augmente la vitesse, ce qui a pour seul inconvénient d'augmenter la consommation énergétique. Elle est aussi très peu chère : le trajet de Massy à Moulon en passant par Polytechnique coûterait, hors matériel roulant, environ 10 millions d'euros.

- **troisième option** : liaison par téléphérique urbain entre Le Guichet et le cluster.

Le transport par câble permet de véhiculer jusqu'à 6 500 passagers par heure dans chaque sens, ce qui suffit pour couvrir les besoins estimés. Le tracé s'articulerait autour de la gare du Guichet, de manière à pouvoir survoler la RN 118 et ainsi minimiser l'intrusion dans la vie privée des riverains. La vitesse commerciale d'un téléphérique urbain (18 à 25 km/h), bien supérieure à celle des bus, équivaut à celle d'un tramway. Aussi, compte tenu des courtes distances à couvrir, les temps de parcours pour monter sur le plateau sont-ils relativement faibles. Par exemple, en prenant la gare du Guichet comme point de départ, Corbeville est atteint en 2 minutes, Moulon en 6 à 8 minutes, Polytechnique en 5 à 9 minutes. Le coût, hors matériel roulant, d'un tel réseau par câble reliant Le Guichet aux quartiers de Polytechnique et de Moulon, est d'environ 75 millions d'euros.

L'avantage de prendre comme point de départ la gare du Guichet est que cette liaison peut être prolongée vers le parc technologique de Courtaboeuf, qui est très mal desservi, ce qui relierait en même temps les plateaux de Saclay et de Courtaboeuf entre eux.

En principe, il devrait être possible d'amener tous les passagers à une station se trouvant à distance de marche de leur destination finale. En effet, contrairement aux tramways, les téléphériques urbains se prêtent assez facilement au maillage de grands espaces. Cependant, si cela s'avère impossible, il y a plusieurs solutions pour franchir le dernier kilomètre, tel le TCSP Massy-Saclay.

Un tel réseau peut se réaliser de façon modulaire, tronçon par tronçon, permettant ainsi d'étaler dans le temps son financement. Les tronçons à réaliser en priorité étant ceux reliant la station du Guichet à Corbeville (où passe le TCSP Massy-Saclay) et à Courtaboeuf.

En novembre 2015, les mouvements associatifs ont écrit une lettre ouverte aux élus concernés les incitant à demander au STIF de faire une étude dans ce sens ; elle a enfin été lancée début 2017.

La SGP estime qu'il s'agit d'une solution très intéressante, mais seulement en tant que complément à la ligne 18. Ce qui précède montre que cette solution est tout à fait capable de remplacer la ligne 18 !

- **quatrième option** : liaison CarLina entre Le Guichet et le cluster.

Cette solution se rapproche de la précédente, mais sa vitesse commerciale et son débit sont supérieurs. En même temps, son coût est moindre : il est d'environ 5 millions d'euros pour connecter Le Guichet aux quartiers de Polytechnique et de Moulon, avec une bifurcation à Corbeville.

Elle se prête très bien à des évolutions, par rajout de débranchements et de jonctions, lorsque les besoins évoluent.

CarLina se fonde assez facilement dans le paysage et n'est pas tenue de survoler des routes, si bien qu'il est possible d'articuler le rabattement autour d'une autre gare de RER, telle celle de Bures-

sur-Yvette, ce qui permettrait en même temps de relier les sites universitaires désormais éclatés entre la vallée et le plateau.

Comme toutes ces solutions alternatives s'appuient sur le RER B, il convient de s'assurer que sa capacité de débit est suffisante au regard des besoins estimés.

Aujourd'hui, les comptages du STIF montrent qu'il y a moins de 3000 passagers qui voyagent depuis le secteur de Saclay en direction de Paris pendant l'heure la plus chargée du soir et à peu près autant qui voyagent dans le sens inverse pendant l'heure la plus chargée du matin (Production n° 45 : COLOS, Évaluation du trafic sur le RER B entre Paris et le pôle de Saclay, 14 janvier 2015).

Ce chiffre est à rapprocher des prévisions de trafic figurant dans le dossier d'enquête : 3000 à 4000 passagers à l'heure de pointe vers 2024, 4500 à 6000 à l'horizon 2030.

Les montées dans le secteur de Saclay ne représentent que 5,6 % des montées sur l'ensemble du RER B, si bien qu'on est très loin de la saturation dans ce secteur. Bien entendu, s'il n'y a pas saturation aux extrémités de la ligne, les passagers peuvent néanmoins avoir à affronter les encombrements sur sa partie centrale. En effet, près de la moitié des montées sur cette ligne se concentrent dans les quatre gares les plus fréquentées : Châtelet-les-Halles, Gare du Nord, Denfert-Rochereau et Saint-Michel Notre-Dame. Pour une bonne part, ceci est dû au fait que de nombreux déplacements de banlieue à banlieue passent aujourd'hui par Paris. Aussi peut-on s'attendre à ce que la mise en service de la rocade en proche banlieue sud, la ligne 15 sud du Grand Paris Express, allégera de façon significative la charge du RER B sud.

La régularité du RER B souffre de la longueur de son tracé. Pour faire face aux incidents, un quai de retournement a été mis en place à la gare de Denfert-Rochereau et un dispositif similaire est en cours de réalisation en gare d'Orsay Ville. Cette solution de ligne partielle pourrait être généralisée pour augmenter l'offre. Elle pourrait également être adoptée à la gare d'Arcueil-Cachan lorsque la ligne 15 sud sera réalisée.

Le RER B a par ailleurs des réserves de capacité importantes :

- L'aménagement du tunnel entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord, le goulet d'étranglement principal de cette ligne. Cet aménagement permettrait d'augmenter la capacité de débit de la ligne de 50 % ! La FNAUT a fait une proposition intéressante d'un coût modeste, qui a fait l'objet d'une étude approfondie.

- L'utilisation de rames à deux étages, comme sur le RER A, fournit une réserve de capacité supplémentaire de 30 %. C'est l'objectif fixé par le STIF, qui pilote l'étude en cours par la RATP et la SNCF d'un nouveau matériel baptisé MING (matériel d'interconnexion nouvelle génération), avec une prévision de mise en service en 2025.

- Préconisée par le Cercle des Transports, la mise en place d'un système de pilotage automatique – pratiqué dans le métro parisien depuis plus de 40 ans – permettrait d'accroître la capacité de la ligne de plus de 10 %. Un tel système serait aussi bénéfique pour fluidifier le trafic au niveau du tunnel entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord. Une telle évolution est également en cours d'étude.

Pour déterminer la solution optimale parmi les différentes alternatives évoquées, des études détaillées seront nécessaires. Néanmoins, on dispose aujourd'hui d'éléments suffisants pour comparer le bilan de l'amélioration de la desserte en RER et adjonction d'un moyen de rabattement avec le bilan de la ligne 18 (tel qu'il sera discuté ensuite).

En tout état de cause, les solutions RER + rabattement (par téléphérique ou par liaison CarLina) offrent de nombreux et importants avantages que l'on peut d'ores et déjà mesurer :

- Elles ouvrent une perspective de report modal pour les nombreux usagers du plateau de Saclay installés dans les vallées de l'Yvette et de Chevreuse, voire au-delà ; c'est très important pour faire face à l'accroissement du trafic routier.

- Leur coût kilométrique est inférieur d'un à deux ordres de grandeur à celui de la ligne 18 ; leur coût d'exploitation est également très nettement inférieur.
- Elles permettent non seulement de desservir le plateau de Saclay mais aussi celui de Courtaboeuf, et en outre de réaliser l'interconnexion de ces sites.
- Elles peuvent être réalisées à l'horizon 2020, à condition que des études soient déclenchées rapidement.
- Elles n'induisent pas de perturbations (vibrations, rayonnements électromagnétiques).
- Elles ne nécessitent pas d'arrêter et démanteler les réacteurs nucléaires du CEA (sauf peut-être pour desservir le CEA lui-même).
- Leur impact paysager est bien plus faible que celui d'un métro aérien.
- Elles facilitent les déplacements doux (« modes actifs ») – auxquels le plateau se prête bien, mais qui posent le problème de la montée sur le plateau depuis les vallées –, tant les téléphériques que CarLina permettant d'embarquer des vélos. L'embarquement des personnes à mobilité réduite est également très facile.
- Elles sont respectueuses de l'environnement, grâce à leur fonctionnement silencieux et leur faible consommation électrique. Elles s'inscrivent dans la perspective de la transition énergétique ; concernant le téléphérique, c'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'État encourage son utilisation par la loi du 3 août 2009 de programmation pour la mise en oeuvre du Grenelle de l'Environnement.

Au total, ces solutions offrent un service qui va bien au-delà de ce que propose la ligne 18 pour desservir le cluster Paris-Saclay.

Toutes les solutions évoquées ne sont que des alternatives à ce qui est proposé avec la Ligne 18 : véhiculer des usagers du plateau entre la frange sud et Paris et la petite couronne. Mais puisque les statistiques montrent que cela ne concerne que 22 % des usagers du plateau de Saclay, une desserte efficace de la frange sud commande de s'occuper avant tout du transport des 78 % des usagers qui résident en grande couronne, en grande majorité dans l'Essonne.

Le fait de s'appuyer sur le RER B répond en partie à ce besoin, puisque cela permet d'envisager un report modal pour tous les usagers essonniers et yvelinois qui sont en mesure d'accéder au RER B.

Mais en outre, il y a lieu d'améliorer la desserte capillaire de tout le secteur au sud du plateau de Saclay, de manière à ce que des habitants de toutes les communes situées dans et au sud des vallées de l'Yvette et de Chevreuse puissent accéder au RER B ou directement au plateau de Saclay sans avoir à recourir à la voiture. Parmi les modes de transport évoqués, seule la solution CarLina permettrait de réaliser un tel maillage dans des conditions économiquement viables.

Par ailleurs, un report modal serait réalisable, tout en soulageant le trafic routier sur la RN 118, en créant une liaison de transport collectif entre la frange sud du plateau et le secteur de Vélizy/Petit Clamart, voire au-delà jusqu'au Pont de Sèvres. En effet, il a été suggéré de mettre en place une liaison par téléphérique qui suit à peu près le tracé de la RN 118 et le STIF a lancé une étude sur une liaison par câble Vélizy-Pont de Sèvres. Ce trajet coûterait de l'ordre de 90 millions d'euros, celui de Vélizy à Corbeville environ 150 millions, les temps de parcours respectifs seraient d'environ 15 et 24 minutes. Avec la solution CarLina, les mêmes trajets coûteraient environ 6 et 10 millions d'euros, respectivement, et les temps de parcours respectifs seraient de 10 et 18 minutes.

### **3°) Traversée du plateau à l'ouest de Saclay**

Dans tout ce secteur entre Saclay et Magny-les-Hameaux, on traverse le coeur agricole du plateau de Saclay – qui s'étendait jusqu'à Trappes avant l'implantation de la ville nouvelle de Saint Quentin-en-Yvelines – en longeant la RD 36. Entre le Christ de Saclay et Châteaufort, la RD 36 ne comporte actuellement qu'une voie dans chaque sens, mais un projet de réaménagement décidé par les Conseils départementaux de l'Essonne et des Yvelines, soumis à enquête publique au printemps

*de 2010 puis déclaré d'utilité publique en juin 2011, prévoit de doubler la RD 36 (2x2 voies) et d'y adjoindre deux voies de TCSP, afin de créer un TCSP continue de Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines, ainsi que des pistes cyclables.*

*Selon les requérantes, la ligne TCSP continue de Massy à Saint-en-Yvelines constitue une solution bien largement suffisante, en termes de débit de voyageurs et de desserte du secteur, dont le coût – économique, social et écologique – est incomparablement inférieur à celui d'une ligne de métro aérien.*

*Dans ce secteur, la SGP prévoit d'insérer la ligne 18 en viaduc, sur environ 8 km, entre les voies de la RD 36. La largeur totale de cet aménagement serait de 72 m !*

*Un tel viaduc aérien est inutile à plus d'un titre :*

*· La liaison entre Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines n'est pas pertinente, puisque ce sont deux bassins de vie et d'emploi disjoints, si bien que le trafic prévu entre ces deux pôles est très faible, comme le montre le serpent de charge à l'horizon 2030 et comme l'indiquait déjà le rapport Auzannet en 2012 et le confirme l'avis du CGI, qui donne un avis franchement défavorable sur la section ouest (Saclay-Versailles). On ne peut mettre à la charge de la collectivité le coût de la construction et de l'entretien d'infrastructures lourdes qui véhiculent un trafic infime, là où des moyens de transport légers suffisent.*

*· Cette liaison compromet la pérennité de l'activité agricole : comme le laisse entendre également l'Autorité environnementale, le tronçon aérien d'une ligne de métro non rentable semble fait pour générer la poursuite de l'urbanisation et pour remettre en cause fatalement la Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay, malgré la forte protection dont bénéficie cette zone. En effet, il n'y a pas d'exemple d'une ligne de transport lourd qui n'ait pas été un puissant vecteur d'urbanisation. La SGP s'en défend en affirmant que la ligne 18 n'empiète pas sur la ZPNAF, mais la SGP ne maîtrise pas le devenir du plateau dans 15 ou 20 ans et en outre la SGP n'assumera pas les conséquences de ses réalisations puisqu'elle est vouée à disparaître une fois le Grand Paris Express achevé.*

*· Son impact paysager et environnemental serait considérable. L'étude d'impact de l'enquête publique minimise, en les qualifiant de « modérés », les problèmes d'intégration paysagère que pose le viaduc. Dans sa réponse à l'Autorité environnementale, la SGP va même jusqu'à produire des envolées lyriques comme celle-ci : « Le viaduc et la RD 36, traités dans une cohérence d'ensemble, traversent furtivement une deuxième "fenêtre" paysagère sur une très belle séquence de culture, au droit des bois Est de Villiers le Bâcle, du poste électrique à la Route de Versailles. Une échappée visuelle ouverte au nord et au sud sur les deux rives des terres agricoles protégées de la ZPNAF », en ajoutant « Le viaduc crée une deuxième séquence agricole ouverte dite "plein champs" où l'ouvrage traverse le paysage en préservant le dialogue entre les terres agricoles et la lisière du parc du château de Villiers au Sud ».*

*Dans son avis du 11 avril 2016 au titre de l'enquête publique, le Conseil départemental de l'Essonne communique cette décision : « dès lors que la mise en service de la ligne 18 est prévue en 2024 et dans un souci de ne pas consommer les espaces agricoles du secteur au-delà du strict besoin immédiat, le Département réduira l'ampleur du projet sur la section ouest, au-delà de l'entrée du CEA en conservant le prolongement de la deux fois deux voies et de la circulation douce mais sans site propre, tout en préservant les emprises nécessaires pour le réaliser à plus long terme ». Cette résolution ne semble pas irrationnelle, mais pose deux problèmes : d'une part, sur la section ouest la mise en service de la ligne 18 est prévue en 2030 et non en 2024, d'autre part c'est sur la chaussée actuelle de la RD 36 que devait être réalisé le TCSP.*

*Il serait préférable d'inverser la logique de cette décision : puisqu'il y aura déjà un TCSP reliant les mêmes extrémités que la ligne 18 et puisque cette dernière arriverait 10 à 15 ans plus tard, mieux vaut abandonner la ligne 18 et soit réaliser le TCSP (avec la perspective de pouvoir être emprunté au besoin par un tram-train), soit mettre en place une liaison CarLina selon un tracé à déterminer.*

#### **4°) Desserte du secteur Versailles-Satory**

*Les principaux problèmes de desserte à résoudre dans ce secteur sont les suivants :*

*· Amélioration de la circulation à l'intérieur du bassin de vie et d'emploi Versailles-Saint Quentin. Par exemple, les habitants de Buc sont très mal desservis par les transports collectifs. Cela inclut aussi la desserte de Satory, où la municipalité de Versailles a l'intention de créer un nouveau quartier après dépollution (onéreuse) des terrains militaires et compte sur l'État pour créer un lien de transport entre le centre de Versailles et ce nouveau quartier. Pour substantifier cette quête, la municipalité de Versailles proclame la nécessité impérieuse de relier Versailles à Orly en 30 minutes. Or, le faible trafic Versailles-Orly ne peut justifier un moyen de transport lourd et il semble probable que la plupart des voyageurs habitant Versailles et alentour continueront de prendre leur voiture pour se rendre à l'aéroport Orly. En outre, le dossier d'enquête surestime la durée actuelle du trajet Versailles-Orly.*

*· Renforcement de l'accessibilité des entreprises qui se sont installées dans les zones d'activité, tel le Technocentre de Renault sur la commune de Guyancourt. Il est toutefois à noter que c'est précisément l'absence d'une desserte adéquate qui a permis à ces entreprises d'acquiescer leur foncier à bon compte ; elles sont donc mal placées pour s'en plaindre.*

*Pour desservir le pôle de Satory à partir de la gare de Versailles-Chantiers, la solution de desserte par RER + téléphériques urbains proposée pour la frange sud du plateau peut y être mise en oeuvre et apporterait les mêmes bénéfices, dont celui de pouvoir être réalisée longtemps avant l'éventuelle mise en service de la ligne 18 dans ce secteur (théoriquement 2030, pratiquement plutôt 2040).*

*La technologie CarLina, évoquée plus haut, constitue une autre solution à explorer sérieusement pour la desserte de Satory et du Technocentre Renault.*

*Cette solution est plus facile à fonder dans le paysage. Elle serait idéalement utilisée pour le développement d'un quartier nouveau, puisque c'est là où elle pourrait être intégrée d'emblée avec l'habitat et où elle rencontrerait le moins de résistance au changement. Le quartier de Satory serait un excellent candidat : on pourrait y réaliser à la fois la desserte depuis Versailles et la desserte fine du secteur de Satory, ce que ne ferait nullement la ligne 18.*

*Ce serait d'autant plus pertinent que Satory héberge le pôle technologique « mobilités du futur », notamment avec l'Institut pour la Transition Énergétique VEDECOM.*

*La société SEA a élaboré un projet pour desservir, à partir de Versailles-Chantiers, Satory et le Technocentre Renault et aussi la ville de Buc.*

*Pour la desserte du secteur Versailles-Satory, deux autres propositions méritent d'être étudiées quant à leur faisabilité technique et leur pertinence socio-économique :*

*· L'interconnexion du tram-train de la Tangentielle Ouest (TGO, également appelé Tram Express Ouest) et le futur Tram-train Massy-Versailles (TTMV). Elle nécessiterait seulement de réhabiliter des voies ferrées existantes et permettrait de recréer une continuité selon le schéma de la Grande Ceinture, une mutualisation des matériels et de leurs centres de maintenance et de remisage et une libération de quais à Versailles-Chantiers.<sup>10</sup>*

*· Le prolongement du TTMV de Versailles jusqu'à Saint Quentin-en-Yvelines, au bénéfice des habitants et usagers de Saint Quentin. La faisabilité technique en a été confirmée lors de l'enquête publique sur le TTMV, moyennant un élargissement des voies entre Versailles-Chantiers et Saint Cyr l'École.*

*Pour terminer, il convient d'insister, de manière générale, sur la place des circulations douces dans la desserte du plateau et de tout le secteur qui a vocation à être traversé par la ligne 18.*

*Le plateau de Saclay est sillonné par de nombreux chemins ruraux, répertoriés dans chaque commune dans l'« État de reconnaissance » dressé en application de la loi du 20 août 1881. Certains sont en outre inscrits dans divers itinéraires de randonnée ou encore au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée) de l'Essonne et des Yvelines. Le*

plateau et ses vallées sont notamment traversés par le GR de Saint-Jacques-de-Compostelle, le GRP du Hurepoix, le GRP de la Ceinture verte... Le plateau possède aussi un autre atout important : son réseau de rigoles, dont la destination première était l'alimentation des fontaines de Versailles. Ce réseau est en cours de réhabilitation, ce qui inclut la réalisation de chemins nécessaires pour son entretien. L'addition de ces réseaux fournit un maillage important de chemins permettant d'assurer à faible coût les communications entre l'ensemble des bourgs et les différents centres d'activité du plateau.

L'Association des étangs et rigoles du plateau de Saclay (ADER) a réalisé une carte des voies de circulations douces existantes sur le plateau et préconisé une sélection parmi les chemins disponibles pour assurer un maillage complet de circulations douces<sup>12</sup> entre les divers centres de vie et d'activité du plateau. Sa réalisation se heurte toutefois à

l'absence d'une autorité publique coordinatrice entre les instances qui gèrent ces chemins aux niveaux communal, intercommunal et départemental.

Le plateau de Saclay, ainsi que celui de Courtaboeuf, se prête éminemment au cyclisme, à ceci près que la montée sur le plateau depuis les vallées limitrophes présente la difficulté des pentes raides à gravir, qui ne sont guère accessibles qu'aux vélos électriques. Mieux que tout autre mode de transport collectif, les téléphériques urbains, grâce à leur possibilité d'embarquer des vélos, peuvent jouer un rôle d'« ascenseur à vélos », ouvrant ainsi la perspective d'un transfert modal entre voiture et vélo. Le métro de la ligne 18 n'offrirait pas cette possibilité.

**Il ressort de cette présentation qu'un schéma alternatif cohérent et réaliste existe – alors que ces possibilités ont été largement ignorées par la SGP tout au long du développement du projet de ligne 18 – et que son bilan peut s'avérer bien plus positif, à tous égards, que celui de la ligne 18, dont l'utilité publique est très contestable.**

**Par conséquent, la construction de la ligne 18, dans les modalités déclarées d'utilité publique, n'est manifestement pas nécessaire.**

**En estimant l'inverse, écartant purement et simplement toute alternative pour privilégier le choix d'une nouvelle ligne de métro automatique entre Orly et Versailles, le décret attaqué est entaché d'une erreur de qualification juridique des faits quant à la nécessité de choisir un tel projet, et, en tout état de cause, d'une erreur manifeste d'appréciation. »**

**Par ces motifs l'Amap des Jardins de Cérès redit sa ferme opposition à ce projet de ligne 18, destructeur du caractère naturel et agricole de ce territoire.**

**L'Amap émet un avis défavorable sur la ligne 18, conteste son « utilité publique » et rejette, dans ce contexte, les dispositions modificatives de la présente enquête.**

14 juillet 2020

Benoit Maherault – Président de l'Amap des Jardins de Cérès

