



Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

ENQUETE PUBLIQUE 2020 PROJET LIGNE 18

AVIS DE L'ASEM

L'ASEM est l'Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière. L'Association est agréée pour la Protection de la Nature au niveau départemental. La zone de compétence de l'Association s'inscrit depuis la vallée de la Bièvre jusqu'au Plateau de Saclay (entre Saclay et Guyancourt). L'Association participe aux débats publics et aux enquêtes publiques qui concernent le Projet de Ligne 18 et notamment en ce qui concerne le 2ème tronçon Saclay-St Quentin-Versailles.

Synthèse de l'Avis :

1. Par rapport à l'Enquête Publique menée en 2016, la nouvelle Enquête Publique inclut principalement la gare CEA Saint-Aubin, exclue en 2016. Les 2 réacteurs atomiques du CEA ayant été arrêtés (le dernier, ORPHEE, en décembre 2019), la zone de danger a été corrigée et réduite à une zone *non aedificandi* de 250m autour des clôtures du CEA. Le Dossier propose de construire la gare CEA Saint-Aubin précisément à environ 250m des clôtures, ce qui semble finalement bien arranger la SGP qui n'a pas beaucoup d'autres choix pour construire une gare compte-tenu des contraintes géographiques ou réglementaires (ZPNAF, passage de la Ligne 18, ville de Saclay à proximité). Le rapport de l'ASN ne semble pas bien consistant quant à l'étude de risques et semble de surcroît avoir été précipité dans ses conclusions. Une étude plus sérieuse et soumise au public paraît pour le moins nécessaire compte-tenu des conséquences qu'un accident – certes a priori improbable mais dont les impacts sur les populations seraient gigantesques.
2. Concernant l'explosion des coûts de la ligne 18 (+59% par rapport à la situation de 2016), la faible rentabilité de cette ligne doit reposer la question de sa pertinence. La Ligne 18 du Métro Automatique – telle qu'elle est proposée dans le dossier - est-elle toujours intéressante pour la région, ou doit-on à présent considérer d'autres scénarios qui s'appuieraient sur différentes projections en 2030 : le scénario « récession économique » dans lequel une version beaucoup plus légère de la Ligne 18 serait proposée (tram le long de la RD36 reliant Saclay à Saint-Quentin gare existante sans passer par Guyancourt). Le scénario « pénurie alimentaire ou accélération du réchauffement climatique » qui donnerait la priorité aux terres agricoles et l'intérêt de la Ligne 18 qui n'apparaîtrait plus et disparaîtrait au profit de la reconstitution des zones agricoles, naturelles et forestières.
3. En tout état de cause, comme nous le proposons en 2018 dans notre Avis sur la demande d'Autorisation Environnementale, la présente Enquête Publique sur la Ligne 18 devrait se dérouler en 2 temps puisqu'il y a 2 tronçons dont le calendrier de réalisation est bien distinct. L'ASEM propose que l'Enquête Publique pour le second tronçon soit ajournée et remise à plus tard.

Avis détaillés sur le Dossier d'Enquête Publique :

Remarque 1 :

J.15 - Avis et conclusions de la Commission d'enquête sur la DUP initiale de la ligne 18 du Grand Paris Express – Juillet 2016

Page 20 : concernant le point de conclusion suivant : *favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun, et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre les effets du changement climatique.*

Ce point de conclusion est erroné comme l'indique l'Enquête Publique de demande d'Autorisation Environnementale datant de 2018 : *l'objectif du Grand Paris Express est de favoriser l'utilisation des transports en commun pour contribuer à atteindre les objectifs de +20% de déplacements en transports en commun dans la région. Les résultats montrent que la part modale des transports en commun augmente, au total, de 0,6 point avec le projet. On est loin des 20% espérés. D'autre part les déplacements dans la région augmentent de 4% comme souligné dans le dossier de 2018. La part des déplacements automobiles ne peut donc qu'augmenter ce qui contredit le point de conclusion cité page 20.*

Remarque 2 :

J.16 - Arrêté du maire de Saclay n°63-2020 avec porter-à-connaissance PDF

Le point majeur du Dossier concerne l'intégration de la gare du CEA Saclay - Saint-Aubin dans le schéma du projet de Ligne 18.

Le seul document du Dossier donnant des indications sur les risques liés à la présence d'Installations Nucléaires de Base (les INB) à proximité de la future gare est le rapport de l'ASN inclus dans la pièce J.16 : Rapport d'information sur les risques du site de Saclay (janvier 2020).

Ce document est le scan d'un document papier comportant des graphes et plans de mauvaise qualité et donc peu lisibles. La recherche par mot-clé est impossible sur ce type de document. Les Figures 1 à 4 sont difficilement lisibles. Elles ne montrent pas :

- l'emplacement prévu pour la future gare
- l'emplacement des 9 INB
- l'emplacement de la ligne 18
- les limites de la ZPNAF
- les densités de population présentes en permanence, en particulier sur le site du CEA (entre 7000 et 8000 personnes dans la journée)

Une Enquête soumise au public ne peut pas cacher ces données qui sont essentielles pour une bonne information.

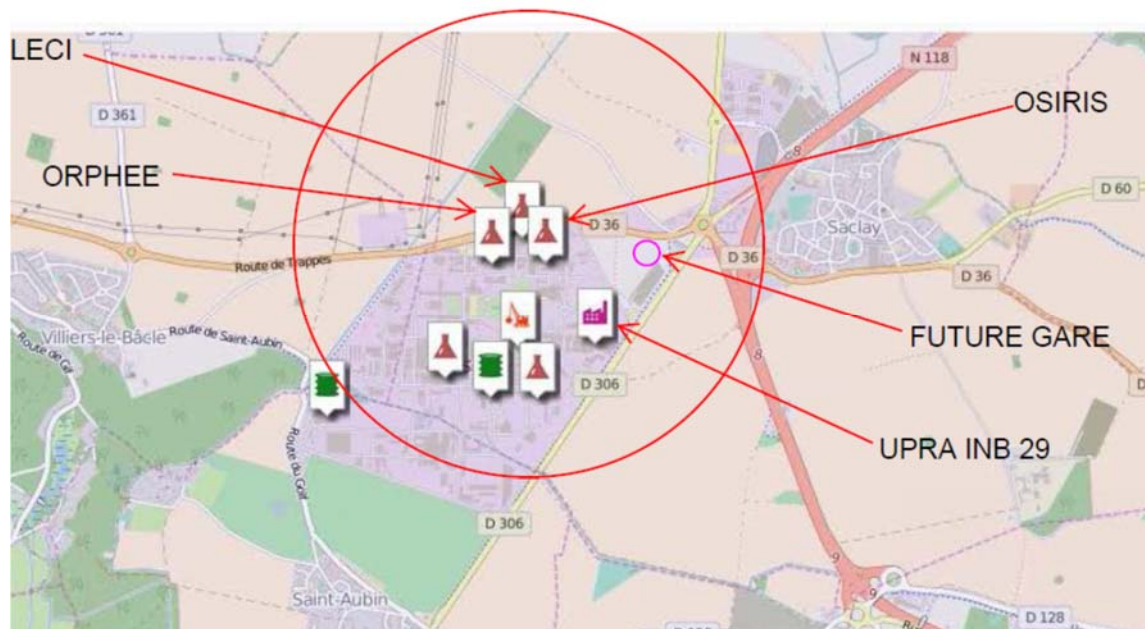
Les 2 réacteurs nucléaires OSIRIS (70 MW) et ORPHEE (14 MW) ont été arrêtés mais le combustible radioactif se trouve toujours au fond d'une piscine de 11 m de profondeur. Et

cela encore pour des dizaines d'années. Il est important d'en informer le public. Comme cité dans le rapport de l'ASN, *dans l'industrie nucléaire comme dans toute activité humaine le risque 0 n'existe pas.*

Mais ce qu'oublie de citer le rapport, c'est que dans le cas d'une industrie nucléaire, si l'accident a lieu, il aura des conséquences bien plus lourdes que dans toute autre activité humaine (voir Fukushima par exemple).

Enfin, une zone de danger de 250 m a été décidée autour des clôtures du CEA en conclusion du rapport. Il semble que la distance de 250 m a été décidée un peu à la volée, sur la règle du pouce, et parce que finalement le choix était limité vis-à-vis de l'emplacement de la gare (coincée entre la ZPNAF, le CEA, le passage de la Ligne 18 et la ville de Saclay) et sans qu'aucun calcul de risque n'ait été sérieusement fait.

La conclusion de tout cela est que l'étude manque singulièrement de consistance pour un sujet qui peut avoir des conséquences considérables pour les populations.



Plan reconstitué des installations du CEA

Remarque 3:

Demande du Président de la commission d'enquête sur l'Évaluation Environnementale -
Septembre 2018:

Avis favorable avec la réserve suivante (si la réserve n'est pas levée par le maître d'ouvrage, l'avis est réputé défavorable) :

La SGP doit de mettre à profit le délai important d'ici la mise en service de la ligne depuis la gare aéroport d'Orly jusqu'à Saclay et le décalage de trois ans pour la mise en service de la partie ouest de la ligne de Saclay à Versailles chantiers, pour étudier la mise en souterrain de la partie aérienne prévue entre Saclay et Magny-les-Hameaux afin d'en améliorer l'impact environnemental et d'en examiner l'acceptabilité des conditions économiques en vue de modifier cette partie du tracé.

Le présent dossier ne traite pas de la mise en souterrain de la partie aérienne.

Remarque 4 :

Une lettre du Président du Directoire au 1^{er} Ministre datant du 21 décembre 2018 proposait un plan d'économies de 10% sur les couts. L'une des pistes les plus intéressantes en terme de gain (chiffré à 0.5 Md€) consistait en la mise à terre du viaduc entre Saclay et Magny-les-Hameaux.

Le présent dossier ne traite pas de la mise à terre de la partie aérienne.

Remarque 5 :

Pièce H - Evaluation socio-économique

Les couts du GPE ont été réévalués entre 2016 et 2020 de 22.625 Md€ à 38.9 Md€ (35.1 Md€ en valeur 2012) soit une augmentation de 72%.

Les coûts de réalisation du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers ont été réévalués entre 2016 et 2020 de 3.108 Md€ à 4.939 Md€ (4.457 Md€ en valeur 2012) soit une augmentation de 59%.

Compte-tenu des nombreuses incertitudes concernant le site lui-même et des événements qui peuvent arriver d'ici à 2030 dans notre région (et dans notre pays), il est vraisemblable que d'autres couts viendront s'ajouter rendant la facture de plus en plus indigeste et le projet de moins en moins intéressant.

Compte-tenu de la faible rentabilité de ce tronçon (*La rentabilité de ce métro n'apparaissant pas robuste notamment sur le tronçon CEA-Saint-Aubin – Versailles-Chantiers – Pièce J15*), il serait judicieux d'étudier une solution plus légère et à moindre cout, tel que par exemple une ligne de métro à terre ou une ligne de tramway le long de la RD36. Une économie supplémentaire serait réalisée si cette ligne légère aboutissait à la gare existante de Saint-Quentin-en-Yvelines (économie des gares de Guyancourt et de Satory). Saint-Quentin-en-Yvelines étant déjà relié à Versailles Chantiers par le RER.

Ces économies pourraient être d'autant plus bénéfiques si elles pouvaient profiter au développement agricole du plateau de Saclay, réservoir nourricier de la région parisienne et de ses 11 millions d'habitants.