



AMIS DE LA VALLÉE DE LA BIÈVRE

Ligne 18 du réseau Grand Paris Express Enquête publique relative à la DUP modificative Contribution des AVB

Jouy-en-Josas, le 16 juillet 2020

Préambule

L'association des Amis de la Vallée de la Bièvre (AVB), agréée au niveau régional, a pour objet de protéger et de valoriser l'environnement de la vallée de la rivière Bièvre et de son bassin versant, et de préserver la qualité du cadre de vie de cette région.

Le territoire où agissent les AVB est en partie traversé par le projet de ligne 18 du réseau de transport public Grand Paris Express.

Pour mémoire, lors de l'enquête d'utilité publique de 2016, les AVB ont déposé un avis défavorable au titre que :

- le projet ne répond pas aux besoins réels de desserte des usagers actuels du territoire ;
- le service pourrait être rendu à moindre coût avec des transports de rabattement à partir du réseau existant ;
- cette liaison multi pôles est propice à voir augmenter l'éloignement domicile-travail ;
- comme tout transport capacitaire, la ligne se verra inévitablement accompagnée à terme d'une urbanisation adjacente.

Pour un bénéfice socio-économique contesté par diverses instances expertes, le projet de ligne 18 porte atteinte à la qualité de vie des habitants du territoire et menace la vocation agricole du plateau de Saclay.

Les AVB et sept autres associations ont ensuite déposé le recours n° 411030 auprès du Conseil d'État pour abus de pouvoir du décret n° 2017-425 (pièce J.13 du présent dossier d'enquête). Pot de terre contre pot de fer, ce recours a été rejeté.

Le dossier d'enquête de DUP modificative apporte-t-il des éléments susceptibles faire changer l'avis des AVB ?

1. Sécurité publique :

La gare écartée initialement pour les problèmes de risque nucléaire est finalement installée avec la révision des études de sécurité du CEA suite à l'arrêt de certaines installations nucléaires de base (INB).

En l'absence de communication de l'enveloppe réelle de danger radiologique (justifiée par le risque affectant chaque INB dimensionnante), le rapport d'information de l'agence de sûreté nucléaire (ASN) n'est pas convainquant.

Le porter à connaissance de la préfecture appelle « zone de danger » le périmètre de maîtrise de l'urbanisation souhaité par l'ASN. La forme de cette zone ressemble plutôt à la réduction de la « zone non aedificandi » (ZNA), dite supprimée (sans abrogation de son décret n° 60-857 du 6 août 1960 !). Cette zone réduite rend possible le risque d'un attentat malveillant (par exemple un tir de roquette à partir de la gare, établissement recevant du public à hauteur de viaduc)

La modification du PLU de Saclay est susceptible d'avoir des incidences sur la santé humaine et nécessite l'actualisation du plan particulier d'intervention (PPI).

Elle a trop sommairement été instruite, sans document de mise en conformité à soumettre à l'autorité environnementale.

2. Insertion de la gare dans le tissu local

La dénomination « CEA-Saint Aubin » est caduque ; la gare est prévue sur le territoire de la commune de Saclay.

Son urbanisation périphérique n'est évoquée qu'au § 4.4 de la pièce H qui limite le potentiel de développement au voisinage du CEA. Mais il apparaît aussi le plan d'une ZAD du Christ plus vaste (renouvelée en 2019) et rien n'y est dit des périmètres où la loi Grand Paris de 2010 donne à la SGP des droits sur l'urbanisation.

Les conséquences de cette gare sur la vie du bourg nécessitent des aménagements qui ne sont pas définis (tels que le franchissement piétonnier du nœud-routier, ou la circulation et le stationnement des usagers ralliant la gare en automobile). Tout au plus un parking-relais est évoqué mais sous forme de question ouverte.

La SGP ayant bien su passer une convention de financement avec Enedis pour le dévoiement des réseaux, pourquoi n'a-t-elle pas fait de même avec les collectivités territoriales pour la prise en charge des autres aménagements indispensables ?

3. Schéma de construction de la ligne

Le projet modificatif de la Ligne 18 maintient le passage en viaduc de Palaiseau à Magny-les-Hameaux. Pourtant en septembre 2018, la commission d'enquête sur l'évaluation environnementale demandait une étude sur la mise en souterrain : elle n'a donc pas été écoutée

Outre la sauvegarde paysagère et l'acceptabilité par les riverains, un passage complètement souterrain sous le plateau de Saclay aurait soulagé les contraintes de déclivité, voire de perturbations (vibrations sonores et acoustiques, impulsions électromagnétiques). Il aurait permis de raccourcir la longueur de la ligne en épargnant les détours de contournement effectués en aérien.

Or pour maintenir le délai de réalisation, sans rien changer au tracé si ce n'est à la marge, cette ligne affiche une augmentation de 1,3 milliards d'euros (gare déduite). Cinq fois plus que les 250 millions de surcoût d'un souterrain.

4. Environnement

Cette enquête porte accessoirement sur les modifications du tracé à Palaiseau et à Orsay. Bien que la SGP annonce que « *les impacts sur l'environnement sont minimisés* » il ne nous semble pas que la méthodologie environnementale ERC (éviter, réduire, compenser) ait été correctement appliquée :

- rien n'est évité puisque la promesse de ne pas faire déborder les chantiers de déboisement des emprises défrichées n'est qu'une lapalissade ;
- rien n'est réduit puisque les emprises augmentent en tout de 7 hectares dont la moitié au détriment d'espaces boisés classés ;
- rien ou presque n'est compensé à proximité des sites artificialisés, ou bien trop loin pour bénéficier à la biodiversité et aux habitants du territoire.

De telles compensations sont un leurre qui donne carte blanche à l'aménageur pour ne pas contraindre son projet, et de proche en proche elles peuvent finir par disparaître (les zones humides de Palaiseau étaient déjà censées accueillir une compensation de celles de la ZAC Polytechnique).

5. Bénéfice socio-économique

L'évaluation présentée lors de l'enquête publique de 2016 avait été soumise à une contre-expertise du CGI (pièce J.10 du dossier d'enquête) qui s'était révélée défavorable. Cette fois le Secrétariat Général à l'Investissement (ex CGI) n'a pas été consulté. Il n'est pas sain que la SGP reste à la fois juge et partie.

Depuis 2016, l'évaluation du coût brut de la ligne 18 est passée de 3,128 milliards d'euros à 4,457 Md€ (Pièce A.2 du dossier d'enquête).

La gare ajoutée à Saclay ne coûterait que 25 millions (selon le § 7.4 de la pièce H). Il reste donc une augmentation énorme de 42% des dépenses à périmètre constant.

La SGP conclut désormais à un bénéfice socio-économique positif en promettant des avantages à hauteur de 10,4 Md€ (pièce H page 94) alors qu'ils n'étaient estimés qu'à 3,3 Md€ dans le dossier de DUP en 2016. Cette augmentation est sous tendue par l'accroissement de ressources procuré par l'urbanisation évoquée, menaçante à vrai dire. L'incrément de 300% n'étant déjà pas crédible, il le sera encore moins avec la perte de croissance actuelle du PIB qui risque bien de n'être effacée qu'en 2030.

En conclusion de son analyse, l'association des Amis de la Vallée de la Bièvre :

- **RÉCUSE** toujours l'utilité publique de la ligne 18 ;
- **PRONONCE** un avis défavorable sur la définition du projet modificatif ;
- **DÉPLORE** que des solutions alternatives n'aient pas été proposées ;
- **DEMANDE** un report du délai de clôture de l'enquête et une réunion publique d'échange.

Jean-Louis du Fou,
Président

