

Enquête publique Ligne 18 juin-juillet 2020 – avis Michel Meunier

à Mme Catherine Marette, présidente de la commission d'enquête,
Mesdames et Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

Le dossier d'enquête publique modificative de la ligne 18 contient des milliers pages. En 33 jours, il est impossible à quiconque de les lire et de les analyser seul. Je doute que nombre d'observations recueillies à ce jour résultent objectivement d'un examen approfondi.

Des imprécisions subsistent principalement au sujet de la gare de Saclay

Je vous demande donc d'obtenir la prolongation d'un mois de cette enquête, et d'organiser d'ici là une réunion publique pour pouvoir échanger sur les questions qui restent pendantes.

Faute de quoi je ne pourrais donner qu'un avis défavorable définitif, n'ayant pu terminer mon analyse de ce projet de modification de la ligne 18.

Merci de m'entendre.

Michel Meunier, habitant de Saclay

La présente enquête ne porte que sur la modification d'une déclaration d'utilité publique qui a été fortement contestée en son temps.

Lors de la précédente enquête c'est 70% d'avis défavorables qui ont été exprimés parmi les 4481 contributions exploitables recueillies. Les biais d'interprétation de la commission d'enquête avaient éludé ce rejet massif (voir le dépôt d'observation n° 117 du 08/07).

J'habite une des quatre communes qui ont déposé le recours n° 410917 auprès du Conseil d'État pour abus de pouvoir du décret n° 2017-425 (pièce J.13 du dossier d'enquête). La raison du puissant étant toujours la meilleure, ce recours a été rejeté. Mais il n'empêche que la ligne 18 ne rencontre pas l'assentiment local.

Le projet mis actuellement en enquête publique demande la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU). Le dossier d'enquête aurait dû comporter un document MECDU pour la commune de Saclay et son évaluation par l'autorité environnementale (MRAe).

En l'absence de ces documents il faut chercher dans un procès-verbal d'examen conjoint (pièce I.4) pour trouver :

« ... la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) doit elle aussi être adaptée pour prendre en compte la nouvelle zone de danger afin de ne plus faire apparaître la zone naturelle agricole (ZNA) ...»

C'est inacceptable sachant que l'environnement de la gare projetée est aussi légalement contraint par la ZPNAF (zone de protection naturelle, agricole et forestière).

Mon avis est donc défavorable à ce projet de modification de ligne 18 qui impose une révision de PLU ouvrant la porte à une forme d'urbanisme qui n'avait pas été désirée par la commune.

Une gare CEA-Saint Aubin ? Pourquoi la dénommer ainsi puisque son implantation n'est plus sur le territoire de la commune de Saint-Aubin. Elle est sur la commune de Saclay où elle aura des répercussions importantes sur la vie de ses habitants !

De par la loi Grand Paris de 2010, la vente de biens situés à moins de 800 mètres d'une entrée de gare est soumise à une taxe affectée au budget de la SGP. De plus, à ma connaissance, la municipalité n'a pas signé le contrat de développement territorial et la SGP peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans un rayon de 400 mètres autour de la gare.

L'imprécision de localisation de la gare (plan page 10 de la pièce A.2 du dossier d'enquête) ne permet pas de déterminer quelle partie du bourg de Saclay sera englobée dans ces périmètres. Ne sont pas définies non plus les opérations qui ne manqueront pas d'y être menées. En particulier la construction indispensable d'un parking, celle d'une passerelle pour enjamber le nœud routier, et des immeubles d'habitation et de commerces. Ainsi que les éventuelles expropriations y afférant ...

Ceci sans compter des aménagements de voirie pour contenir la confluence automobile des usagers distants vers la gare. Compte tenu des encombrements du carrefour du Christ, des parcours de délestage et des stationnements de substitution risquent bien d'être recherchés à travers le bourg.

Il est impératif que les collectivités territoriales manifestent leurs exigences et que la SGP exprime ses projets d'aménagement périphérique propres à renflouer son budget.

Mon avis est défavorable à ce projet de modification de ligne 18 qui ne définit pas l'insertion de la gare de Saclay dans le tissu local.

L'introduction de la gare de Saclay constitue la modification principale motivant cette enquête.

Écartée initialement pour les problèmes de sécurité publique vis-à-vis du risque nucléaire, elle refait surface avec la révision des études de sécurité du CEA après l'arrêt de certaines installations nucléaires de base (INB).

Mais le rapport d'information de l'agence de sûreté nucléaire (ASN) sur les risques du site de Saclay, (contenu dans la pièce J.16 du dossier d'enquête) ne convainc pas :

- ce rapport qualifie de non prescriptive la zone non-aedificandi (ZNA), alors qu'elle avait été confirmée par décret n° 60-857 du 6 août 1960, non abrogé à ce jour ;

- il parle de réduction du danger radiologique (démantèlement des INB 18 et 49, arrêt des INB 40 et 101, réduction d'activité de l'INB29) mais dit « ... après son arrêt définitif une INB continue de présenter des risques ...jusqu'à leur déclassement qui n'est pas envisagé avant plusieurs dizaines d'années... » ; ces risques résiduels ainsi évoqués ne semblent pas avoir pesé dans l'évaluation, et le combustible du réacteur Osiris est toujours en piscine de refroidissement sur le site.

- il relate que l'expertise réalisée par l'IRSN (institut de radioprotection et de sûreté nucléaire) montre que dans certaines circonstances accidentelles les INB 29 et 72 peuvent conduire à un risque à l'extérieur du site, mais la zone enveloppe de ce risque n'est pas précisée.

- il remplace la zone de danger et la ZNA par un simple souhait de maintenir une zone de « maîtrise de l'urbanisation » sur un périmètre de 250 m à partir des clôtures du site de Saclay ;

- il prescrit la révision du plan particulier d'intervention (PPI) pour prendre en compte la doctrine gouvernementale durcie suite à l'accident de Fukushima au regard de la nouvelle évaluation technique à Saclay ; une conciliation qui n'est certainement pas immédiate car pas évidente.

Le porter à connaissance sommaire de la préfecture s'empresse de baptiser zone de danger ce périmètre souhaité de maîtrise de l'urbanisation. La forme de cette zone ressemble plus à une ZNA réduite qu'à un véritable périmètre de danger radiologique.

Dans ces temps troublés, la réduction de la ZNA rend possible le risque d'un attentat (tir de roquette) surtout à partir de la gare (établissement recevant du public, à hauteur de viaduc).

Et la population et les usagers se sentiront menacés tant que l'enveloppe réelle de danger radiologique ne sera pas publiée expressément et justifiée techniquement à partir du risque affectant les INB dimensionnantes (actives ou en démantèlement). Du fait du PPI à venir, une analyse de l'autorité environnementale (MRAe) est indispensable car la modification du PLU de Saclay est susceptible d'avoir des incidences sur la santé humaine.

Toutes ces interrogations méritent des réponses et une réunion publique d'échange.

A défaut de ces réponses, mon avis est défavorable à la modification de ligne 18 qui ne doit pas sacrifier la sécurité et la santé publiques sur l'autel d'un grand projet imposé.

Le projet modificatif de la Ligne 18 maintient le passage en viaduc de Palaiseau à Magny-les-Hameaux et augmente encore certaines emprises du tracé.

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.

Pourtant à Palaiseau, sur le schéma du profil en long (page 12 de la pièce I.2.3 du dossier) on peut constater la déclivité à absorber pour la transition souterrain/viaduc et la nature des sols traversés.

Tout le sous-sol du plateau de Saclay est fait de cet oligocène. Les perturbations craintes par les laboratoires (dépôt d'observation n° 152 du 10/0/2020) auraient moins été propagées à travers un tunnel creusé dans les sables de Fontainebleau (meubles et aquifères)

- que les vibrations mécaniques au sol (sous toutes les piles distantes de 25 m)

- que les vibrations acoustiques et les impulsions électromagnétiques à l'air libre.

Bien sûr sa réalisation plus lente n'aurait certainement pas contenté la hâte de certains mais un passage complètement souterrain aurait soulagé ces contraintes de déclivité et de perturbations, et aurait permis de raccourcir la longueur de la ligne (en épargnant les détours de contournement effectués en aérien).

Les économies réalisables ainsi auraient certainement compensé une bonne partie du surcoût de l'enfouissement.

Alors qu'en novembre 2018 le Premier ministre avait demandé une réduction du coût à terminaison des lignes du Grand Paris Express, la SGP avait mentionné dans sa réponse que la ligne 18 présentait un potentiel d'optimisation de 0,5 milliard d'euros.

Et voici désormais cette ligne avec une augmentation de 1,33 milliards sans en changer le tracé. Cinq fois plus que les 250 millions de surcoût d'un souterrain !

Mon avis est défavorable à ce projet de modification de ligne 18 qui maintient un tronçon aérien uniquement pour tenir un délai de réalisation, au mépris de son impact environnemental et de son acceptabilité par les riverains.

Je ne suis pas un économiste, mais un contribuable atterré.

Depuis l'enquête publique de 2016, l'évaluation du coût brut de la ligne 18 est passée de 3,128 milliards d'euros à 4,457 Md€ (Pièces 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 pratiquement 42% d'augmentation des dépenses à périmètre constant, c'est énorme.

Mais 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. Une augmentation de 300% c'est plus qu'énorme, c'est magique ! Surtout quand on pense que la perte de croissance du PIB due à la crise sanitaire ne sera effacée qu'en 2030 ...

Quelle confiance pouvons-nous accorder à la sincérité d'un organisme qui est à la fois juge et partie ? En 2016 l'évaluation avait été soumise à une contre-expertise (pas spécialement favorable, pièce J.11 du dossier d'enquête). Il est anormal que cette fois le Secrétariat Général pour l'Investissement n'ait pas été consulté.

Les spécialistes peuvent en savoir plus en consultant les dépôts d'observation 131 et 132 du 09/07.

Mon avis est défavorable à ce projet de modification de Ligne 18 au bénéfice socio-économique enjolivé pour masquer le gaspillage des deniers publics.

Cette enquête porte accessoirement sur les modifications « à la marge » du tracé de la ligne 18 à Palaiseau et à Orsay.

Dans la pièce I.2.3 du dossier d'enquête la SGP annonce que « les impacts sur l'environnement sont minimisés ».

Mais on peut s'étonner de sa prétention à l'application de la méthodologie environnementale ERC (éviter, réduire, compenser) :

- rien n'est évité puisque la promesse de ne pas faire déborder les chantiers de déboisement des emprises défrichées est 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.

En effet, au § 3.2.6 de la pièce G.3 on voit que la compensation de zones humides de Palaiseau est proposée à Gif-sur-Yvette et en bord de Seine et celle des déboisements par des plantations dans l'Oise.

C'est autant de perdu pour la biodiversité locale, dont les promeneurs qui verront aussi disparaître un espace paysager remarquable à Orsay. Ce n'est pas la restauration en Z étroit de la continuité du corridor écologique au coin du site de maintenance de Palaiseau qui va les consoler.

Cela illustre bien le leurre que constituent les compensations. Elles donnent carte blanche aux aménageurs pour ne pas contraindre leurs projets et de proche en proche peuvent finir par disparaître (les zones humides de Palaiseau étaient déjà censées accueillir une compensation de celles de la ZAC Polytechnique).

Mon avis est défavorable à ce projet de modification de ligne 18 qui est de ceux qui dégradent notre environnement et perturbent sa biodiversité

Le nouveau Conseil municipal de Saclay a voté à l'unanimité le 6 juillet une motion qui demande :

- le retrait du projet de réalisation de la ligne 18 dans sa section de Palaiseau à Versailles pour laquelle les travaux n'ont pas commencé,
- l'étude de l'utilisation des voies existantes par le renforcement de leur usage via du TCSP en bus, tramway ou véhicules alternatifs
- à remettre en état le réseau existant, le RER C entre Massy Palaiseau et Versailles et le RER B sur toute la ligne.
- à ce qu'une réunion publique soit fixée avant la fin de l'enquête publique, soit le 17 juillet, ou à repousser l'échéance de cette dernière

Des avis de sens comparable ont été déposés par les communes de Saint-Aubin et de Villiers-le-Bâcle (dépôts 89 et 104 du registre d'enquête).

Je souscris pleinement à ces résolutions, qui dépassent le niveau « nimby » en tenant compte du futur d'un territoire de plus de 300 000 habitants, au-delà de l'intérêt immédiat des infortunés dont l'activité y a été ou y sera délocalisée.

Michel Meunier,
habitant de Saclay