



Union des Associations de Sauvegarde du
PLATEAU de SACLAY
et des vallées limitrophes

Enquête Publique complémentaire de la Ligne 18 Avis de l'UASPS

Orsay, le 17 juillet 2020

L'Union de Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes regroupe actuellement 14 associations de défense de l'environnement totalisant plus de 1200 adhérents (cf. présentation en annexe). Elle présente ici son avis sur l'enquête publique modificative sur la ligne 18 du Grand Paris Express qui se déroule du 15 juin au 17 juillet 2020. Cette enquête publique porte sur des modifications à la Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 18 du 28 mars 2017, concernant l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin, des modifications de tracé, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, ainsi que l'évaluation des données socio-économiques.

L'UASPS s'associe aux avis et demandes exprimés par :

- ses associations adhérentes : ADER, ADEVE, ASEOR, GRAAL, VAB
- le Collectif OIN Saclay (COLOS) auquel l'UASPS adhère,

Elle partage aussi l'essentiel des positions exprimées par les Conseils municipaux de Saint-Aubin, Saclay, Villiers-le-Bâcle et Châteaufort.

1) Rappels sur l'enquête publique de mars-avril 2016

L'enquête publique principale de 2016 a recueilli un nombre important d'avis : **plus de la moitié des contributions du public sur l'ensemble des lignes du Grand Paris Express proviennent de la seule ligne 18 (4481 sur un total de 7400)**. À cette occasion, de nombreuses anomalies ont été constatées.

- Au cours de l'enquête, un membre de la commission d'enquête a publiquement déclaré que cette commission ne pouvait donner un avis défavorable.
- 4 091 contributions ont été déposées sur le registre électronique. Mais il en manque 100 dans le tableau de synthèse qui passe directement du mail 3 785 au mail 3 886. Les mails de 3 786 à 3 885 sont donc absents du tableau sur lequel a travaillé la commission d'enquête.
- 753 des 4 481 contributions (soit 17%) ont été considérées, à tort, par la commission d'enquête comme « sans avis », dont celles de la CLI (Commissions locale d'information) de Saclay et du Parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse.
- 1 141 contributions, soit 25%, ont été « dénaturées » par la commission (c'est-à-dire classées en favorable, défavorable ou non défini alors qu'elles auraient dû être classées autrement.
- La contre-expertise du CGI (Commissariat général à l'investissement, désormais nommé Secrétariat général pour l'investissement) sur l'évaluation socio-économique n'a été prise en compte que sur un seul point. Son avis défavorable sur le tronçon Saclay-Versailles et son avis favorable du bout des lèvres sur le tronçon Orly-Saclay ont été ignorés.
- Des avis d'experts, tels celui du Cercle des transports et celui de l'urbaniste socio-économiste Jacqueline Lorthiois ont été totalement ignorés, de même que l'avis de COLOS.

Un article publié par COLOS résume les principaux avis¹. Au total, 4219 contributions (70%) contestent l'utilité publique de ce métro.

¹, *Enquête publique sur la Ligne 18*, COLOS, mai 2016, www.colos.info/actualites/grand-paris/119-enquete-publique-sur-la-ligne-18.

2) Notre avis général sur la ligne 18

Contrairement à ce que prétendent les promoteurs du projet, cette ligne n'est pas indispensable pour la desserte de Paris-Saclay : elle serait avant tout un objet de prestige et ne résoudrait qu'une faible partie du problème de cette desserte : celui du transport entre Paris et Saclay, ce qui ne concerne qu'un usager sur cinq.

Il y a déjà des lignes de transport lourd qui passent à quelques kilomètres de Paris-Saclay : les lignes de RER B et C, qui ne sont nullement saturées dans le sens allant vers le plateau. Il suffit d'y adjoindre des solutions de rabattement. Ainsi, avec le bus en TCSP depuis Massy (débit 2000 passagers/heure) desservant principalement le quartier de Polytechnique, et une liaison par câble (téléphérique) (débit 3600 passagers/heure pour un équipement moyen-de-gamme) depuis Orsay desservant le quartier de Moulon, on créerait deux voies d'entrée parallèles depuis le RER B avec un débit horaire cumulé de 5600 passagers, ce qui excède nettement le flux maximal prévu à l'horizon 2030.

Comme la majorité des usagers du plateau habitent le nord de l'Essonne, les principaux flux de déplacement sont orientés nord-sud et non est-ouest. Par conséquent, la ligne 18 n'a strictement aucun intérêt pour près de 80 % des usagers de Paris-Saclay.

Elle n'a pas d'intérêt non plus pour relier entre eux les bassins d'emploi qu'elle traverse : ceux d'Orly/Rungis, d'Antony/Massy/Saclay/les Ulis et de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines. Sur la base des statistiques de l'INSEE, l'urbaniste socio-économiste Jacqueline Lorthiois a démontré que les échanges entre ces bassins sont quasi-nuls. Il serait contre-productif de les interconnecter, puisque cela diminuerait l'autonomie de chacun de ces territoires et aggraverait inutilement l'étalement urbain.

Il faut au contraire favoriser les déplacements de proximité à l'intérieur de ces bassins. Compte tenu de la topographie du secteur (un plateau entouré de vallées encaissées) et de la faible densité de population, cela ne peut se faire d'une façon économiquement viable qu'avec des moyens de transport légers, dont font partie les liaisons par câble. Contrairement à la ligne 18, elles seraient utiles à tous les usagers habitant au sud du plateau et ayant accès au RER B. La solution CarLina², encore en cours de développement, est également très prometteuse pour répondre à ce besoin de déplacements de proximité dans un contexte périurbain.

Sur le plan financier, la ligne 18 sera un gouffre financier, à l'investissement comme à l'exploitation. À ce sujet, il convient de remarquer que, pour faire face aux conséquences de la crise sanitaire, l'État est en train de contracter d'importants emprunts, que les générations futures devront rembourser dans un contexte de récession économique, exacerbée par la raréfaction des ressources naturelles et la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique. Il serait donc particulièrement fâcheux que ces générations futures soient contraintes de rembourser la dette de la SGP dont la Cour des comptes a averti qu'elle risque d'être « perpétuelle ». Cela signifie qu'avec la SGP, l'État va se retrouver dans la même situation qu'avec SNCF Réseau récemment : l'obligation de reprendre cette dette à son compte, c'est-à-dire celui des contribuables.

² *Résumé des caractéristiques saillantes de CarLina* -- www.colos.info/images/doc/CarLina_caractéristiques-saillantes.pdf .

3) Défauts de présentation

Nous avons relevé différentes cartes descriptives du tracé de la ligne 18 qui sont imprécises, illisibles et/ou fausses.

Dans la pièce D (« Notice explicative et caractéristique principales des ouvrages les plus importants ») au Chapitre 1.3 « Le tracé »,

- La réduction des plans de grande taille au format des pages du dossier rend les libellés illisibles car trop petits. Le grossissement de l'image ne fait apparaître que des libellés flous, toujours illisibles, même à la loupe. Ces cartes inexploitablement doivent être fournies.
- Figure 12 : « Vue en plan et profil en long entre l'OA14 (la zone de transition Est) et la gare Orsay-Gif » est fautive car la carte ne correspond pas au tracé de la ligne. Une connaissance précise du tracé de ce segment est impérative du fait qu'il inclut le franchissement de la RN118, qui est modifiée pour cette enquête. Cette figure est à corriger impérativement.
- Il manque la représentation du tracé sur la portion de la gare Orsay-Gif à la gare CEA-Saint-Aubin. La connaissance précise du tracé et de l'élévation de la voie est nécessaire pour apprécier son influence sur les cultures voisines ainsi que pour préciser l'emprise de la voie par rapport à la ZPNAF. Cette figure est à fournir.

Dans un avis déposé le 27 juin 2020 (n° 57), nous avons réclamé la rectification de ces défauts, ainsi que l'organisation d'une réunion publique, sans succès.

Le tracé de la ligne 18 interfère avec le réseau des rigoles du plateau de Saclay. Les plans fournis dans le dossier sont trop imprécis pour pouvoir apprécier l'impact sur les rigoles des travaux de construction de la ligne 18. L'association des étangs et rigoles du plateau de Saclay (ADER), membre de l'UASPS, a signalé à la commission d'enquête les nombreuses pièces du dossier d'enquête concernées.

4) L'urbanisation autour de la gare CEA-Saint-Aubin

Dans la pièce H (« Évaluation socio-économique »), on trouve tout un éloge des bienfaits de la densification des emplois et de la population autour des gares du Grand Paris Express en général et de la ligne 18 en particulier, notamment :

« La densification attendue autour de la L18 résultera de la très forte amélioration de l'accessibilité, qui va entraîner une forte augmentation de l'attractivité relative et des capacités élevées de développement des territoires concernés qui seront concrétisées par la politique d'aménagement poursuivie notamment par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay comme on l'a vu dans le point 1 de ce chapitre. » (page 93)

« Cette densification autour des gares entraîne des bénéfices environnementaux, urbains et économiques. » (page 94)

« Dans l'ensemble, les effets bénéfiques de la densification, qui sont calculés sur la base des prévisions localisées de densification de la population et de l'emploi dans les territoires, ont été évalués à 3,5 milliards d'euros, ce qui est très probablement un minorant compte tenu du fait que la densification induite par la ligne 18 représente environ le tiers de la densification totale induite par la réalisation du Grand Paris Express. » (page 94)

Cette théorie est infondée et repose sur une **conception erronée (entièrement statique) de l'aménagement urbain** : elle prend l'hypothèse que lors de l'implantation d'un nouveau moyen de transport capacitaire, tous les ménages et toutes les entreprises restent là où ils sont. La réalité est que, dans l'ensemble, ces acteurs de la ville tirent profit de la nouvelle infrastructure pour se relocaliser à leur avantage. Une gare est en fait un lieu de dispersion beaucoup plus qu'un lieu de concentration, si bien qu'il faudrait un régime autoritaire de type soviétique pour que la population s'agglutine autour des gares. C'est aussi la raison pour laquelle il est illusoire de penser que le Grand Paris Express va diminuer l'étalement urbain³.

Concernant spécifiquement la gare CEA Saint-Aubin, dans la pièce D (« Notice explicative et caractéristique principales des ouvrages les plus importants »), nous relevons ce passage :

« Située sur l'articulation entre le CEA et la ville, au droit de l'actuel carrefour du Christ, dans la commune de Saclay, la gare de CEA Saint-Aubin reste actuellement éloignée des aires en cours d'urbanisation. Elle est perçue comme support d'urbanisation. Elle a vocation à assurer le rabattement et le transit des employés du CEA (6 000 personnes) dans une temporalité proche mais sera peut-être au centre d'un développement urbain important dans quelques années. » (page 77)

Il n'a jamais été prévu, à notre connaissance, de développer un « centre urbain important » à cet endroit. À quel projet la SGP fait-elle allusion ? Aucune des deux versions du Contrat de Développement Territorial n'y fait référence. Dans un avis déposé le 27 juin 2020 (n° 57), nous avons réclamé des éclaircissements sur ce point, en vain.

En tout état de cause, cette gare n'offre aucune opportunité de densification puisqu'elle est entourée de parcelles inscrites dans la ZPNAF et/ou dans la zone de danger autour des installations nucléaires du CEA. On ne peut qu'en déduire que la SGP escompte la disparition à terme de la ZPNAF, conformément à la « vision » initiale de Christian Blanc, qui estimait que « le meilleur moyen d'éviter le mitage des terres agricoles du plateau, c'est d'anticiper la fin de sa vocation agricole ».

³ Voir aussi la critique de l'évaluation socio-économique contributive par COLOS, où cette problématique est développée plus avant.

5) La gare CEA-Saint-Aubin et les installations nucléaires de Saclay

Le site du CEA de Saclay comporte 8 installations nucléaires de base (INB) :

- le réacteur Osiris (INB 40), a été arrêté fin 2015, mais dont le démantèlement n'a pas commencé et dont le combustible se trouve toujours en piscine de refroidissement sur le site ;
- le réacteur Orphée (INB 101), arrêté le dernier jour de l'année 2019 ;
- l'usine de production de radioéléments (INB 29) exploitée par la société CIS Bio International (indépendante du CEA) et située sur un terrain contigu au site du CEA appartenant à cette société ;
- pas moins de 83 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Jusqu'à une date récente, l'éventuelle gare CEA Saint Aubin se trouvait dans le périmètre de deux zones de protection autour des INB :

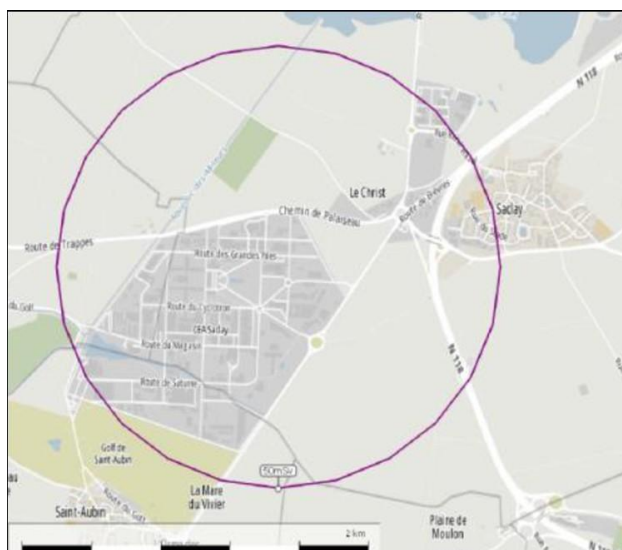
- La « zone de danger », protégeant des personnes dans un rayon de 1000 m autour du réacteur Osiris, instaurée par un « porter à connaissance » (PAC) édicté conjointement par la préfecture de l'Essonne et l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) en mai 2011, qui n'autorisait que la réhabilitation ou la reconstruction de bâtiments existants ; il interdisait donc d'y implanter des hôtels, des commerces, etc. et notamment des établissements recevant du public (ERP) de catégorie 5, ce qui englobait le cas d'une gare.
- La « zone non aedificandi » (ZNA), une bande inconstructible de 500 m autour des clôtures des terrains occupés par le CEA et par CIS Bio International ; existant depuis 1947, elle avait été approuvée par le décret n° 60-857 du 6 août 1960. En 2010 Jean-Luc Lachaume, directeur adjoint de l'ASN, avait déclaré à son sujet : « *Pour l'instant on ne touche pas à cette ZNA. C'est une bonne chose, qui a été mise en place pour une fois à la création du site et on n'a pas l'intention d'y toucher* ».

Au cours de l'enquête publique sur la ligne 18 de 2016, la commission d'enquête a rencontré le président de l'ASN et a inclus dans le rapport d'enquête un bref compte-rendu de cet entretien, indiquant en conclusion :

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

En 2016, l'ASN a fait établir une étude de sûreté des installations de Saclay par les experts de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), qui a remis son rapport en avril 2017⁴. Ce rapport indique qu'il n'y a pas de risque d'accident provoqué par un déraillement du train de la ligne 18. Cependant, l'évaluation de trois des scénarios accidentels montre qu'on ne peut écarter le risque qu'un accident survenant au niveau des installations nucléaires impacte les passagers de la ligne 18. **Résultat : (pour un des trois scénarios), la zone d'impact d'un accident au niveau des installations nucléaires dépasserait nettement le rond-point du Christ de Saclay et a fortiori l'emplacement prévu pour la gare CEA Saint-Aubin :**

⁴ Études de sûreté relative au projet de ligne de métro no 18 – Avis IRSN/2017-00127, 17 avril 2017 – www.irsn.fr/FR/expertise/avis/2017/Documents/avril/Avis-IRSN-2017-00127.pdf.



Dans la pièce J.16, le dossier d'enquête apporte un nouveau « porter à connaissance », signé par le préfet de l'Essonne, remplaçant celui en vigueur datant de 2011, sur la base d'un rapport de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) du 31 janvier 2020 sur les risques du site de Saclay. Curieusement, ce rapport qualifie de non prescriptive la ZNA, pourtant instaurée par le décret de 1960.

Le rapport de l'ASN estime que, après l'arrêt d'Osiris, la réduction d'activité de CIS Bio International et le démantèlement de quelques petites INB, le danger radiologique a été réduit, notant toutefois que « *après son arrêt définitif, un INB continue de présenter des risques (...) jusqu'à son déclassement qui n'est pas envisagé avant plusieurs dizaines d'années* ».

Sur cette base, L'ASN propose de supprimer tant la zone de danger que la ZNA et de les remplacer par une « zone de maîtrise de l'urbanisation » sur un périmètre de 250 m autour des clôtures du site de Saclay.

Cette évolution, qui autorise l'installation de la gare CEA Saint-Aubin, est assez troublante, étant donné que l'étude de l'IRSN de 2017 n'a pas été remise en cause et qu'à l'époque de cette étude, le réacteur Osiris était déjà à l'arrêt depuis deux ans. Les évolutions intervenues depuis lors (notamment l'arrêt d'Orphée et le transfert vers les Pays-Bas de la production d'iode 131 par CIS Bio International) ne sont pas de nature à expliquer un rétrécissement aussi important de la zone de danger. C'est d'autant plus surprenant que le Plan Particulier d'Intervention (PPI) devra être révisé par la préfecture pour prendre en compte la doctrine gouvernementale durcie suite à l'accident de Fukushima.

Nous estimons qu'une **justification de la réduction du périmètre de protection est indispensable**. Cette justification pourrait être apportée par l'ASN, ou l'IRSN, par exemple au cours d'une réunion publique.

6) La gare CEA-Saint-Aubin et le parking

Lors d'une réunion publique préalable à l'enquête publique de 2016, la SGP affirmait que la gare CEA-Saint-Aubin serait pourvue d'un parking relais de 2000 places. Cela paraît en effet souhaitable, étant donné la « localisation très favorable aux rabattements de proximité » de cette gare (pièce H, page 87, où sont énumérées toutes les communes dont les habitants pourraient profiter de la présence d'un parking relais).

Or, dans le dossier d'enquête, rien ne permet de confirmer que la SGP compte tenir cette promesse. De fait, dans la pièce H on laisse clairement entendre que la SGP ne prévoit nullement la construction d'un tel parking :

« La question d'un parking-relais:

Il est inévitable que la question se pose. Elle se pose d'une façon générale pour les stations de la ligne 18, mais elle se pose avec une acuité particulière pour CEA-Saint-Aubin, compte tenu de sa position stratégique au carrefour du Christ de Saclay facilitant les rabattements automobiles depuis la N 118 et la vallée de Chevreuse comme le montre la carte ci-dessous. En outre, cette gare est la seule des trois gares qui desserviront le sud du plateau qui aura vocation à accueillir une gare routière importante. » (page 88)

La gare étant coincée entre la RD36, la RD309 et des bretelles d'accès, il sera probablement très difficile de rajouter un tel parking après coup.

Si la gare était réalisée mais pas le parking, les rue du bourg de Saclay risqueraient d'être envahies par les voitures.

La réalisation de ce parking ne serait- elle pas à la charge de la SGP ? Dans ce cas, il y aurait lieu d'intégrer les coûts correspondants dans le coût total du projet.

7) Évaluation socio-économique

Dans la pièce J.8a, datant de 2015, l'Autorité environnementale a souligné la légèreté et les incertitudes existantes dans l'évaluation socio-économique figurant dans le dossier de l'enquête. À maintes reprises, elle a constaté que l'information fournie n'était pas au niveau attendu pour un dossier d'enquête publique. Elle a cité le dossier d'enquête : le calcul des effets socio-économiques pose « **de redoutables problèmes théoriques et pratiques** », et ajouté, non sans ironie : « *L'Ae souscrit aux remarques faites sur la complexité et les incertitudes pesant sur ces calculs* ».

Ces problèmes théoriques et pratiques sont toujours aussi redoutables ! En 2016, la SGP a déjà dû recourir aux « effets économiques élargis » pour obtenir péniblement un bilan socio-économique (bénéfices-coûts) positif. Entre-temps, les coûts ont augmenté de 1,3 Md€ et le bilan serait donc passé dans le rouge, si la SGP n'avait pas rehaussé ces effets économiques élargis. Sous prétexte que les incertitudes – notamment sur la réussite de Paris-Saclay – sont désormais levées, le nouveau bilan dépasse de 6 Md€ celui de 2016 ! En fait, on ne peut attendre de la SGP qu'elle présente un bilan négatif pour un projet qu'elle a elle-même la charge de réaliser. Par conséquent, son évaluation doit être soumise à une contre-expertise indépendante, ce qui avait bien été le cas en 2016 avec le rapport du CGI cité plus haut. Rien de tel pour la présente enquête. Nous estimons que c'est une faute grave qui disqualifie le dossier.

Nous renvoyons à la contribution de COLOS (n° 131) pour une analyse approfondie de ce sujet.

8) Compensation des espaces boisés

L'annexe G3 page 265 précise que les surfaces suivantes seront déboisées :

- à Palaiseau au niveau de la Croix de Villebois pour le centre de maintenance et la portion au sol de la ligne 18 sur 565 m : 4,8 ha.
- à Orsay pour le franchissement de la RN 118 : 0,65 ha.

Les mesures de compensation sont précisées ainsi page 269 :

« Les mesures de compensation seront mises en œuvre à travers la réalisation de travaux de boisement sur la forêt de Pierrelaye-Bessancourt, en partenariat avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt »

Or la plaine de Pierrelaye-Bessancourt est une plaine agricole de maraîchage située dans le département du Val-d'Oise, située au nord-ouest de Paris, à plus de 30 km de Saclay à vol d'oiseau ! Une telle compensation est inadmissible car elle ne permet pas la préservation de l'équilibre écologique du plateau de Saclay.

9) Nos demandes

L'UASPS formule les demandes suivantes :

- Une prolongation de l'enquête publique afin qu'ait lieu une vraie concertation sur ce projet de ligne 18, que n'a pas permis l'enquête précédente de 2016
- Une évaluation socio-économique du projet par une entité indépendante de la SGP,
- Une réunion publique pour répondre aux questions que nous posons.

Annexe : Présentation de l'UASPS

Dans les années 1980, l'État demanda aux communes du plateau de Saclay de se regrouper et de proposer un projet d'aménagement. C'est ainsi qu'a été créé le Syndicat intercommunal du plateau de Saclay, devenu en 1995 District intercommunal. Il a ensuite donné naissance à l'intercommunalité du plateau de Saclay : la CAPS.

Les associations de protection du cadre de vie et de l'environnement de ces communes ont décidé de former entre elles une union destinée à défendre conjointement l'environnement dans tous ses aspects, aux plans notamment de l'urbanisme, du patrimoine naturel et architectural, ainsi que de la qualité de la vie – sur toute l'étendue du territoire du plateau de Saclay (de Palaiseau à Guyancourt) et des vallées limitrophes.

Cette union, créée le 13 mai 1988, a pris le nom de : « Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes »

L'UASPS regroupe actuellement 14 associations de protection de l'environnement totalisant plus de 1200 adhérents. Elle est :

- membre du conseil d'administration de l'union régionale FNE Île-de-France, elle-même affiliée à la fédération nationale France Nature Environnement (FNE),
- membre de COLOS (Collectif OIN Saclay),
- membre de la Commission Locale d'Information des Installations nucléaires du Plateau de Saclay.

En outre, l'UASPS est en contact permanent avec les associations de l'Essonne regroupées au sein d'Essonne Nature Environnement (ENE) et des différents collectifs et associations de défense de l'environnement des Yvelines.

L'UASPS a été agréée pour la défense de l'environnement en 2012, puis en 2017, sur le plan régional.

Ses principales actions

Suivi de et contribution à tous les projets d'aménagement sur le plateau de Saclay impactant son patrimoine, son environnement et sa nature :

- schéma directeur du plateau de Saclay 1992, qu'elle a fait annuler en 2001,
- schéma directeur du plateau de Saclay de 1999,
- le projet de centre d'envergure européenne (33 communes)
- l'OIN Paris-Saclay (49 communes),
- la révision du schéma directeur de la région Ile-de-France,
- l'élaboration de la zone ZPNAF
- le CDT du cluster-campus scientifique et technologique projeté sur le plateau de Saclay,
- le projet de métro sur le plateau de Saclay (Ligne 18 du Grand Paris Express).

Associations membres

Les associations constituant l'UASPS sont les suivantes (associations agréées soulignées) :

ABON (Association Bures-Orsay-Nature),

ACROS DES Loges (Association contre la rocade, pour la défense de l'Environnement et la sauvegarde des Loges),

ADER (Association des étangs et rigoles du plateau de Saclay),

ADEVE (Association de Défense des Espaces Verts de l'Environnement d'Igny),

ADVMC (Association de Défense de la Vallée de la Mérantaise et de l'Environnement de Châteaufort),

APESA (Association pour la préservation des espaces naturels et de l'environnement de Saint-Aubin),

ARDY (Association des riverains de l'Yvette),

ASEOR (Association pour la sauvegarde d'Orsay),

ASEVI (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Villebon sur Yvette)

Gif Environnement,

GRAAL (Groupe de Réflexion d'Action et d'Animation de Lozère),

UGAPE (Union Giffoise des Associations de Protection de l'Environnement) [regroupant : AHOC (Association des habitants du quartier de Coupière), Association du quartier des Coudraies, Association de défense des Près Mouchards et Gif Environnement],

VAB (Vivre à Bures),

VIVA (Vivre à Vauhallan) .