

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE
ARRONDISSEMENT DE PALAISEAU
CANTON DE GIF-SUR-YVETTE

COMMUNE DE VILLIERS LE BACLE

**CONSEIL MUNICIPAL DU 30 JUIN 2020
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**

DATE DE CONVOCATION 26 JUIN 2020	L'an deux mil vingt, le trente juin, à vingt heures quarante-cinq,
DATE D'AFFICHAGE 26 JUIN 2020	Le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni en mairie, en séance publique sous la présidence de Guillaume VALOIS, le Maire
NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE 15 PRESENTS	<u>Etaient présents</u> : Guillaume VALOIS, Charlotte CAZALA-REYSS, Patrice GILBON, Nadia MAQUET, Luc COYETTE, Véronique JAMAGNE, Muriel PROVOST, Yoann MOREAU, Dorothée THORAILLER, Francis PROUST, Guillaume RADUREAU, Deborah MONGENDRE, Michel MARTIN, Patricia BEUREL, Samir GREISS.
VOTANTS	<u>Absents excusés</u> : <u>Secrétaire</u> :



Objet : Motion contre la déclaration d'utilité publique modificative concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express

Pour faire suite aux nombreuses actions menées par la commune depuis la genèse de ce projet de métro, les membres du conseil municipal ont souhaité voter une motion qui sera publiée dans le registre d'enquête afin de faire connaître leur position.

1. La concertation

Les inquiétudes en matière environnementale notamment l'atteinte aux zones cultivables du plateau de Saclay concernant cette ligne 18 initialement appelée ligne verte ne datent pas d'aujourd'hui. Elles ont été mentionnées très tôt, dès 2011, lors du débat public sur le Réseau de transport public du Grand Paris puis ignorées depuis par une Société du Grand Paris (SGP) arc boutée sur ses positions et sourde à tout argument pendant plusieurs années au cours d'un simulacre de concertation.

Et pourtant, les conclusions de la Commission d'enquête sur le dossier de demande d'autorisation environnementale de la ligne 18 du Grand Paris Express sont sans appel pour ce qui concerne la section aérienne entre Saclay et Magny les Hameaux : *« La SGP se 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. »*

Tout comme la préconisation de Madame Isabelle Jarry, garante de la concertation désignée par la commission nationale de débat public (CNDP) pour l'enquête publique de 2016, demandant à la SGP de *« veiller dans l'avenir à travailler en étroite concertation avec le public et les acteurs concernés lors de la phase de conception du viaduc, objet particulier d'inquiétudes »* et de *« poursuivre le dialogue avec ceux qui en ont fortement exprimé le désir lors de la*

concertation renforcée, que ce soit les agriculteurs, les associations, les élus, les entreprises » qui n'a pas été suivie d'acte. Au contraire, après avoir lancé le bruit de l'étude d'une option de tracé au sol, la SGP a décidé unilatéralement de rejeter l'option, prétextant des difficultés pour le déplacement des engins agricoles aux dimensions imposantes, reportant ainsi la responsabilité d'abandon de cette option sur les agriculteurs sans les avoir consultés.

Le défaut de publicité et d'information sur les deux recours en Conseil d'état déposés par des communes et associations du plateau de Saclay contre la **déclaration d'utilité publique (DUP)** initiale de la ligne 18, dont la seule référence « *le Conseil d'Etat a confirmé au contentieux l'utilité publique du projet* » (page 17 de la Pièce H - Evaluation socio-économique) ne peut être appréciée en dehors de tout contexte sans le rapport d'analyse ni les arguments ayant mené à cette conclusion, ne fait qu'accentuer cette absence de concertation.

2. Le tracé aérien et le viaduc

Le compte-rendu du débat public de la commission parlementaire de débat public (CPDP) spécifiait clairement en page 148 « *une préférence, voire une exigence, de passage en souterrain des lignes, au nom de la tranquillité du voisinage, du respect de ses potentialités de développement, et de la protection des espaces agricoles et écologiques. Concernant le Plateau de Saclay, plusieurs associations manifestent leur opposition à une solution aérienne.* ». C'est pourtant le contraire qui arrive aujourd'hui avec une DUP portant sur une ligne 18 dont 38% de son trajet est en viaduc. Certes, les laboratoires de recherche préfèrent la solution en viaduc entre Palaiseau et la gare CEA Saint-Aubin pour limiter les vibrations mais rien ne s'oppose à un passage souterrain sur la partie ouest entre les gares CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est.

N'en déplaise à messieurs les poètes de la SGP, jamais un tablier en béton de 8 mètres de large et 6 mètres de haut élevé à 12 mètres du sol par des piliers de béton tous les 35 mètres ne préservera « *le dialogue entre les terres agricoles et la lisière du parc du château de Villiers au Sud* » ni une « *protection paysagère entre l'intimité villageoise et les ouvrages* » n'abolira les nuisances sonores et visuelles pour les riverains.

Les habitants du plateau de Saclay refusent d'être les grands sacrifiés du Métro Grand Paris Express avec ses 14 km de métro aérien (ou 12,1 km ou 13,5 km au gré des pages et documents, la SGP semblant ne pas trop savoir) qui vont porter atteinte au quotidien à leur environnement et leur santé. Ces 14km ne représentent que 7% des linéaires créés (14/185) mais au moins 70% (14/20) des passages aériens. On peut donc légitimement s'interroger sur les motivations qui conduisent à ne pouvoir envisager un passage en souterrain et sacrifier les habitants et les terres agricoles du plateau de Saclay.

D'autant que, comme indiqué en page 163 de la pièce « *G.2 - Présentation projet et des variantes* », le surcoût de 235 à 275 millions d'euros pour un passage en tunnel entre les gares CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est paraît bien dérisoire comparé au coût du projet en euros constants qui a quasi augmenté de 50% depuis l'estimation de 2016, passant de 3 128 à 4 457 millions d'euros (valeur 2012).

3. Impact environnemental et humain

Cette nouvelle DUP fait apparaître des ajustements apportés au projet sur les communes de Wissous, Palaiseau et Orsay pour répondre aux recommandations formulées par la commission d'enquête après l'enquête publique de 2016 afin d'assurer une meilleure acceptabilité sociale et de réduire les nuisances pour les riverains mais aussi pour les usagers de la RN 118 pendant la phase de travaux (donc sur une durée très limitée). Mais que penser de l'absence d'ajustement sur les communes de Villiers-le-Bâcle et Chateaufort qui subiront les nuisances sonores et visuelles du métro sur viaduc pendant la phase d'exploitation, donc sans aucune limite dans le temps.

Par ailleurs, percevoir la gare CEA Saint-Aubin « *comme attractive pour le rabattement automobile* » et comme « *support d'un développement urbain important dans quelques années* » ne peut que mettre à risque les terres agricoles existantes qu'une modification de la ZPNAF pourrait sacrifier par décret mais augmente également, pour les communes du plateau

et de la vallée, le risque d'inondation par la création de nouvelles zones imperméables (bâtiments, parkings, routes) modifiant l'équilibre hydraulique du plateau.

4. Risque nucléaire

Pour les installations du CEA, les niveaux guide (10mSv pour la mise à l'abri, 50mSv pour l'évacuation et 50mSv à la thyroïde pour la prise d'iode) ne sont pas atteints en dehors des limites du site selon l'exploitant mais l'IRSN considère que le seuil de mise à l'abri peut être atteint au niveau des clôtures. Pour Cisbio international, second exploitant de la zone, il est rapporté que l'expertise de l'IRSN conclut à la possibilité d'atteindre le seuil de mise à l'abri au-delà des limites du site, sans que l'on sache si cela est possible à une distance supérieure à 250 mètres qui est la zone de danger retenue au final. Le risque nucléaire n'est pas aussi clairement écarté que veut bien l'affirmer la SGP dans son dossier d'enquête compte tenu de la proximité entre Cisbio international et le projet d'implantation de la gare.

5. Trafic et rentabilité

Les 150 000 voyageurs jour attendus et la fréquentation maximum de 20 000 passagers à l'heure de pointe du matin font douter de la rentabilité de la ligne. C'est un risque majeur d'urbanisation massive qui pèse sur des terres agricoles fertiles du plateau alors que plus que jamais les besoins d'une agriculture locale sont démontrés. Un tramway sur site propre coûterait bien moins cher et permettrait d'écouler le flux de passagers tout en assurant une meilleure desserte locale sur l'ensemble du tracé. Plus besoin de doubler le métro par des bus en site propre.

L'économie ainsi réalisée permettrait d'investir massivement dans la rénovation du RER B à la plus grande satisfaction du 1 000 000 de voyageurs jours transportés. Couplé à des solutions locales de transport vallée / plateau, un RER B rénové et fiable, serait à même de répondre aux besoins de desserte des entreprises et écoles du plateau.

Conclusion : Avis du conseil municipal

Le conseil municipal se prononce donc contre le projet de gare CEA Saint-Aubin tel que présenté dans le dossier, à savoir en aérien à hauteur du viaduc. En effet, cette configuration risque de rendre impossible toute évolution du tracé vers une solution sol ou souterraine entre les gares CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est qu'une concertation effective pourrait faire naître.

Dans ce contexte, le conseil municipal se prononce également contre le projet de métro aérien notamment entre les gares CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est et demande la mise en place de la concertation évoquée dans les différents documents du dossier d'enquête afin de trouver un remplacement à la solution viaduc, solution inacceptable pour les riverains et l'environnement alors qu'une solution tramway serait compatible avec le nombre de passagers et plus en adéquation avec la desserte locale.

Par ailleurs, le conseil municipal n'est pas convaincu de la manière dont est traité le risque nucléaire et demande un complément d'avis notamment sur l'absence de tout risque au-delà des 250 mètres de la clôture, là où la gare CEA Saint-Aubin est envisagée.

Fait et délibéré à Villiers-le-Bâcle,

Le 30 juin 2020

Le Maire,

Guillaume VALOIS

