



Orsay, le 25 avril 2016

## **Avis de l'Association Bures-Orsay-Nature**

### **Enquête publique sur la ligne 18 de métro Entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines**

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Mesdames et Messieurs les membres de la Commission,

Vous trouverez, ci-dessous, l'avis de l'Association Bures-Orsay-Nature, créée voici 45 ans par des personnels du Campus d'Orsay (mais ouverte à tous) et dont les objectifs sont la Connaissance et la Protection de la Nature. Les adhérents sont habitants d'une dizaine de communes environnantes et parcourent très régulièrement le Plateau de Saclay.

Notre première remarque est que nous attendons toujours, malgré de nombreuses promesses et l'avis de certaines instances comme la CNDP, une véritable concertation avec les habitants et les associations concernés et non quelques réunions d'informations où nous ne sommes pas écoutés.

**Notre avis ne porte que sur l'espace que nous connaissons bien, c'est à dire entre le Quartier Camille Claudel à Palaiseau et l'entrée de Guyancourt.**

**Notre avis sur l'opportunité et la solution prévue de la Ligne 18, est totalement défavorable.**

L'opportunité de la réalisation d'une ligne de métro sur le plateau a vu le jour pour solutionner le transport des salariés, des étudiants et des nouveaux habitants obligés de se rendre sur le plateau.

Cela, a priori, peut sembler une bonne idée et le besoin de transport collectif est flagrant. Mais cette solution de **métro aérien** ne tient pas compte de nombreux points contradictoires ou négatifs car :

- Le nombre d'habitants permanents (familles et étudiants résidents), environ 50 000 limités aux quartiers du Moulon et de Polytechnique, est trop faible pour justifier le coût d'un métro (voir avis du STIF, du CGI)
- Les nombreux employés arrivant de la vallée de l'Yvette ou du sud de l'Essonne ne seront pas concernés, sauf par un grand détour par Massy

- Des chefs d'entreprises (arrivés sur le plateau récemment attirés par cette promesse de métro) ou bien la Direction du CEA (qui y voit l'occasion de diminuer drastiquement le nombre de bus de ramassage de ses employés dans les communes environnantes ou lointaines) sont totalement favorables à ce métro mais ne considèrent que leurs intérêts et non les impacts sur l'environnement du plateau et sur la qualité de vie des habitants soumis aux nuisances de ce métro.
- Des avis favorables donnés par des particuliers, quelques salariés et étudiants (peu informés des conséquences environnementales car nouveaux arrivants sur le plateau) sont dans le même esprit : par exemple, se rendre plus vite (de quelques minutes) à l'aéroport d'Orly ou à son travail.

**Ces raisons peuvent se justifier, mais nous montrerons par la suite que d'autres solutions de transport existent.**

Nous n'aborderons que les points relatifs à l'environnement.

1. Emprise sur les terres agricoles

Le tracé étant grossier, les parcelles agricoles vraiment impactées ne sont pas précisées. Comment donner son avis sur un projet aussi vague sur ce point important où les propriétaires concernés par les expropriations ne sont pas informés ? où la qualité des terres agricoles n'est pas prise en compte pour le choix des parcelles ? Sans compter l'ombre permanente portée sur les cultures au nord du viaduc.

2. Emprise sur la ZPNAF

De même pour la ZPNAF, les parcelles réellement menacées ne sont pas indiquées alors que le décret de création de la ZPNAF, datant de décembre 2013, pouvait tenir compte du projet de métro.

3. Nuisances sonores

Des trains fer-fer roulant jusqu'à 100 km/h, toutes les quelques minutes, à 12 mètres d'altitude, donc dominant le plateau ! les inventeurs de ce « beau » projet n'ont jamais vécu à proximité d'une voie de chemin de fer, même à 100 mètres, le bruit devient difficilement supportable par sa répétition et sa fréquence hertzienne élevée.

4. Nuisances électromagnétiques

Nous avons déjà signalé depuis plusieurs années lors de réunions à l'Etablissement public de Paris-Saclay, les nuisances créées par le RER B (semi-enterré à cet endroit) pour l'Institut d'Electronique Fondamentale sur le Campus côté Bures sur Yvette situé à 160 mètres à vol d'oiseau ; nos observations avaient été traitées avec mépris. Nous apprenons maintenant que le tracé du métro au niveau de l'Ecole Polytechnique a été déplacé car les futurs laboratoires craignent des nuisances électromagnétiques par le métro aérien !

Les appareils des laboratoires de physique sont certes très sensibles, mais les conséquences sur les habitants sensibles à ces ondes sont très graves.

5. Conséquences néfastes sur la biodiversité locale

Le bruit, les ondes électromagnétiques, les vibrations, les passages à grande vitesse et le déplacement des masses d'air conséquentes, la destruction des écosystèmes et des habitats de reproduction ne sont pas pris en compte dans les effets néfastes sur les animaux (mammifères des champs, oiseaux (indigènes et migrateurs attirés par la réserve ornithologique de l'Etang vieux de Saclay), amphibiens des zones humides, insectes et pollinisateurs indispensables aux cultures...

6. Qualité paysagère

Le métro en souterrain était la meilleure solution, malgré son coût supérieur, à une création soit disant indispensable de ligne de métro sur le plateau de Saclay. La décision de métro aérien est la pire qui soit, pour les raisons ci-dessus et surtout pour des raisons esthétiques et paysagères (par pitié, ne pas comparer comme certains avec l'érection de la Tour Eiffel autrefois). Les habitants du plateau auront, sous les yeux, tout le reste de leur vie, cette construction sans intérêt architectural (laide, il faut le dire), nuisance supplémentaire. Certains disent que le métro attirera les touristes sur le plateau ! Quel genre de touristes peut être attiré par cela (c'est loin d'être le viaduc de Millau) ? par les graffiti qui ne pourront que fleurir sur les pylônes ?

7. Urbanisation future des espaces agricoles et naturels

Enfin le coût élevé et le manque de rentabilité ne pourront qu'inciter à urbaniser les abords de la ligne donc à faire disparaître les terres agricoles et les espaces naturels.

### **Autres solutions possibles**

Les voies du TCSP 91-06 sont quasi opérationnelles et desservent chaque commune et centre d'activités de la zone sud du plateau.

En augmentant le nombre de bus sur ces voies, le besoin de circulation des personnes pourrait être respecté : par des omnibus et par des bus plus directs pour les grands trajets (comme cela existe sur le RER).

Les remises à niveau du RER B et le RER C de Massy à Saint-Quentin (pour éviter la traversée du plateau à ceux qui ne s'y arrêtent pas) sont indispensables et bien plus nécessaires que le métro aérien sur le plateau de Saclay.

D'autre part sont aussi indispensables des liaisons plateau-vallées demandées depuis plusieurs années par les associations et pour lesquelles quelque étude semble enfin avoir été lancée (par exemple, liaisons par câbles ou téléphériques).

**Conclusion : Notre avis sur l'opportunité et la solution prévue de la Ligne 18, est totalement défavorable.**

Pour l'Association, la présidente Bernadette Fontanella