

Le 20 avril 2016

Avis de l'association Jouy Ecologie

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne 18
tronçon aéroport d'Orly – Versailles Chantiers du Grand Paris express

En préalable Jouy Ecologie déplore que le terme ligne de métro ne soit pas utilisé dans la dénomination de l'objet de l'enquête qui se contente du terme flou « ligne 18 ».

L'association Jouy Ecologie a pour objet notamment de soutenir le développement de l'agriculture sur le territoire du Plateau de Saclay. Le projet actuel de cluster Paris-Saclay va sacrifier des terres agricoles et déterminer un avenir pour le territoire sur lequel les habitants n'ont jamais été consultés.

1. La concertation organisée en 2010 dans le cadre du débat public sur le métro du Grand Paris a acté le désaccord sur le tracé du métro sur le plateau de Saclay entre le conseil régional et l'Etat. Le bilan réalisé alors par la CNDP¹ fait ce constat et écrit "Convierait-il en conséquence d'organiser un débat public spécifique sur l'aménagement de ce secteur ?".

La première question de Jouy Ecologie est la suivante : pourquoi un débat public sur l'aménagement du plateau de Saclay n'a-t-il pas été engagé comme le proposait la CNDP ?

2. Un tel débat était nécessaire afin de mesurer l'intérêt public d'un tel projet d'aménagement et en conséquence l'intérêt éventuel du projet de ligne 18 qui s'inscrit dans le cluster Paris-Saclay. Ce préalable aurait permis notamment d'examiner la pertinence et l'opportunité du cluster au regard d'alternatives économes en ressources naturelles, moins productrices de gaz à effet de serre et compatibles avec les engagements de la COP 21.

En effet pourquoi déplacer des organismes qui peuvent travailler en coopération sans être physiquement au même endroit à l'instar du choix de l'Université d'Evry de ne pas déménager de son site actuel d'implantation tout en étant membre du regroupement ? A titre d'exemple, le projet de déménagement d'AgroParisTech–de Plaisir Grignon à Saclay : avec ce transfert à Saclay, les chercheurs de Grignon vont perdre la totalité des terres expérimentales sur Grignon. Dans le même temps, les enseignants d'AgroParisTech et les chercheurs des laboratoires associés à l'INRA déjà positionnés sur le plateau de Saclay, sur le secteur du Moulon à Gif, subissent une réduction des 2/3 de leurs terrains expérimentaux, qui passent de 75 à 25 ha du fait de l'urbanisation liée au projet de campus. Il n'existe actuellement aucune possibilité ni offre de récupération de surfaces expérimentales ailleurs sur le plateau, ce qui obligera probablement les chercheurs à retrouver des terrains d'expérimentation à plusieurs kilomètres de leurs futurs laboratoires, rendant très difficile et inconfortable le suivi expérimental dans de telles conditions!

¹ CNDP : Commission Nationale de Débat Public

Quelle est la validité de l'enquête actuelle au regard de l'intérêt public en l'absence de comparaison avec des scénarios plus économes évitant le transfert d'organismes bien implantés ailleurs ?

3. Quelle est la validité de l'étude d'impact de la ligne 18 ?

Une fois de plus sur le territoire, les études d'impact sont saucissonnées ; celle de la ligne 18 ne prenant pas en compte les autres projets en cours, ni les effets d'urbanisation que la ligne 18 va induire puisque sous couvert d'amélioration des transports en commun c'est bien une urbanisation massive du plateau de Saclay qui est en cours.

En témoigne le commentaire suivant émis par l'Autorité Environnementale (Ae) dans son avis : *« Par ailleurs, il est probable que le concept habituel d'« effets induits sur l'urbanisation » est insuffisant dans le cas du présent projet. Ce concept est pertinent dans le cas d'une infrastructure construite principalement pour ses effets en matière de transport, mais néanmoins susceptible d'infléchir de manière non planifiée (mais non nécessairement néfaste) les évolutions de long terme de l'urbanisation. Dans le cas présent, la ligne de métro est conçue pour participer à une urbanisation planifiée et de grande ampleur. Ceci renforce la nécessité de présenter des éléments quantifiés quant à cette urbanisation ».*

Par conséquent, les effets de consommation de ressources (énergétiques, terres agricoles etc.) production de gaz à effets de serre, réchauffement lié à la concentration, pollution aérienne, imperméabilisation des sols et difficultés de gestion des eaux superficielles, rupture des continuités écologiques, perte de biodiversité, etc. sont évidemment totalement sous estimés dans l'étude d'impact actuelle, rendant impossible au citoyen d'apprécier l'utilité d'un tel projet au regard de ses inconvénients réels dans la durée. On peut d'ailleurs noter que dans son avis, l'Autorité environnementale

- *« recommande également de compléter le dossier par une analyse des impacts cumulés de la ligne 18 avec les autres projets des CDT des secteurs qu'elle traverse, engagés et en projet (zones d'activité concertées, notamment) ».*
- *« recommande qu'une analyse précise de compatibilité du projet avec le SDAGE et les SAGE soit réalisée dans le cadre des procédures ultérieures, a minima dans le dossier « loi sur l'eau » à venir. »*

Jouy Ecologie demande que l'ensemble de ces éléments soit fournis pour qu'un avis éclairé puisse être donné tant par les habitants que par les commissaires enquêteurs, car il est nécessaires d'évaluer les risques de dégradation du territoire plus précisément au regard de l'intérêt général du projet.

4. Jouy Ecologie demande que la ZPNAF soit respectée.

Actuellement lorsque l'on rapproche le tracé du métro et celui de la ZPNAF, on constate que la ZPNAF sera entamée par le tracé du métro.

Comment se fait-il que l'enquête publique ne soit pas plus précise (en indiquant précisément les parcelles agricoles de la carte officielle de cette zone définie par la loi de 2010 tout comme

les lignes de métro dont fait partie la ligne 18) et que l'on ne soit pas en mesure d'apprécier que le tracé du métro respecte bien la ZPNAF, c'est-à-dire que le tracé métro soit conforme à la loi ?

Lors d'une réunion publique à Versailles, un intervenant de la Société du Grand Paris a dit que « *dans la mesure du possible* » la ZPNAF serait respectée, vite reprise par un autre intervenant de la Société du Grand Paris qui a indiqué que la ZPNAF serait respectée

Des éléments plus précis sur le tracé et l'impact sur la ZPNAF devraient être fournis.

Voici ce que dit sur ce sujet l'Autorité environnementale : « *De plus, la carte présentée est à une échelle telle que les contours précis de la ZPNAF ne sont pas visibles, ce qui ne permet pas au lecteur de constater la cohérence ou non entre le tracé projeté et le contour de la ZPNAF défini par le décret susmentionné.*

L'Ae recommande de justifier plus précisément la compatibilité du projet avec la ZPNAF, par des cartes et explications plus détaillées. »

5. Le dossier d'enquête ne permet pas de repérer quelles parcelles sont impactées, et donc quelles expropriations sont susceptibles d'intervenir ultérieurement.

En conséquence, les personnes concernées ne peuvent être informées par ce dossier, alors qu'il s'agit d'un dossier d'enquête d'utilité publique qui devrait donc comporter ces éléments avec précision.

6. La prise en compte de la biodiversité n'est pas sérieuse

P.74 du document enquête publique ligne 18, il figure dans les impacts majeurs répertoriés « *destruction de zones humides, dégradation voire destruction des habitats de reproduction des amphibiens au niveau de la rigole de Corbeville* » avec en réponse : « *barrière anti-retour et réfaction des berges du ru. Procédure spéciale (demande de dérogation espèce protégée et dossier loi sur l'eau) compensation habitat espèce, suivi écologique.* »

Cette réponse est peu sérieuse à plus d'un titre :

- les rigoles ne sont pas des rus mais un patrimoine historique de recueil et écoulement des eaux à destination du château de Versailles qui ne saurait être modifié.

- la destruction de l'habitat ne peut se compenser sur ce territoire qui ne comporte pas d'autre site identique

- la rigole de Corbeville est de plus un réservoir de campagnol amphibie sur certaines zones ; le Campagnol amphibie fait partie des espèces protégées en France depuis 2012. Sa destruction est donc interdite, ainsi que celle de son habitat. Le campagnol amphibie n'est même pas mentionné. Des individus ont été repérés sur d'autres rigoles du plateau, et la volonté d'une forte protection de cette espèce protégée ne figure pas dans les études d'impacts. (voir pour plus d'informations sur la présence de campagnols amphibiens sur le plateau de Saclay les résultats de l'enquête de la société française pour l'étude et la protection des mammifères, les documents de Naturparif ; de plus la DRIEE a été

saisie de la présence de campagnols amphibies sur le plateau de Saclay par la présidente de Jouy Ecologie et l'un des responsables de la SCI Terres Fertiles en avril 2015.

7. Pourquoi l'alternative à la ligne 18 n'est-elle pas étudiée ?

En effet la ligne 18 poursuit le but de faire une liaison est-ouest sur le plateau de Saclay.

Or selon l'INSEE, seulement 8% de ceux qui travaillent sur le campus Saclay viennent des Yvelines ; pour ces personnes le bus représente le moyen le plus souple et le plus adaptés à leur besoin.

Beaucoup d'habitants de St Quentin travaillent sur la communauté d'agglomération, ou celle de Versailles Grand Parc ; les études montrent un taux exceptionnel d'adéquation travail /domicile sur la même zone puisque St Quentin est autonome à plus de 75 % dans un rayon de 15 km. Il n'y a pas lieu de déstructurer cet ensemble particulièrement cohérent où bassin de vie et de travail coïncident.

En revanche, les habitants de St Quentin souhaitent une liaison directe sur Massy sans changement à Versailles ; pour cela il faut créer une ligne directe Massy-St Quentin par en prolongeant la branche C2 du RERC de Massy à St Quentin sans changement à Versailles, lors de la transformation du RERC en tram train. Cette proposition a été étudiée par la SNCF qui considère qu'il serait nécessaire de créer des infrastructures nouvelles sur le tronçon St Cyr – Versailles mais dont le montant est de l'ordre de 250 millions d'euros et non des 3 milliards envisagés pour la ligne 18 !

Ainsi on éviterait une circulation de transit sur le plateau de Saclay ; à moindres travaux on aurait une liaison St Quentin –Massy rapide (25 mn) avec des trains acceptant les vélos ce que n'acceptera pas la ligne 18.

En terme d'intérêt général, cette solution beaucoup moins couteuse aurait dû être étudiée ; elle ne l'est pas car le but de la ligne 18 n'est pas l'amélioration réelle des transports des habitants mais bien de participer à la mise en place d'une ville nouvelle sur le plateau de Saclay et ce alors que tout le monde s'accorde sur le fait que le tronçon Versailles- Massy n'est pas rentable !

8. Pourquoi faire le choix de ne pas améliorer l'existant ?

Ce que demandent les habitants c'est une amélioration immédiate des lignes RER B et RER C, des maillages nord – sud, un téléphérique vallée-plateau. Leur bien être immédiat est une impérieuse nécessité au regard du coût humain, social, sanitaire que représentent quotidiennement pour les usagers les conditions déplorables de transport sur les lignes existantes et l'absence d'un réseau souple et adapté.

De plus au plan financier cette priorité correspond à une gestion saine des finances publiques .A cet égard le tableau comparatif des scénarios publiés par le cercle des transports montre tout l'intérêt d'améliorer la performance du réseau existant en terme d'investissement et de coûts de fonctionnement.

En conclusion, pourquoi les pouvoirs publics s'entêtent-ils dans leur course folle pour ce projet sans tenir compte des nombreux avis émis par différentes instances : conseil général de l'investissement, Syndicat des transports d'Ile de France, Cercle des transports qui tous considèrent que la ligne 18 n'est pas rentable et trop coûteuse, avis auxquels s'ajoute celui de l'Autorité environnementale qui énonce les insuffisances de l'étude d'impact environnemental ?

Une seule réponse : ce qui est en jeu, ce n'est pas de proposer une réponse adaptée et immédiate aux besoins de transport des habitants, motif qui devrait conduire les politiques publiques, mais à mettre en place un transport lourd permettant une urbanisation massive du plateau de Saclay, au détriment de la qualité de vie des habitants, au détriment de nos ressources agricoles et espaces naturels, encore plus indispensables demain aussi bien pour vivre sur notre territoire, que pour tous les Franciliens.

Les choix faits pour cette ligne 18 font apparaître que l'Etat veut imposer une urbanisation massive sur le plateau de Saclay contre l'avis des habitants ; n'est ce pas d'ailleurs pour cette raison qu'aucun débat public sur l'aménagement du plateau de Saclay n'a été organisé ? Où est l'intérêt général ?

Pour conclure, Jouy Ecologie émet un avis défavorable au projet de ligne 18 qui ne se justifie pas au regard des besoins de transport des habitants du plateau ni de ceux des salariés du cluster (venant à 70% de l'Essonne), métro qui est le cheval de Troie d'une ville nouvelle sur le plateau, en sacrifiant des terres agricoles, en gaspillant les ressources naturelles et l'argent public.