



Le 26 avril 2016

A l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête
Enquête d'utilité publique portant sur la création du tronçon L18
« Aéroport d'Orly – Versailles Chantier »
5 rue leblanc
75911 PARIS cedex 15

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'enquête d'utilité publique portant sur la création du tronçon – Ligne 18 – Aéroport d'Orly – Versailles Chantier (EP L18), l'association « Terre et Environnement » vous prie de bien vouloir prendre en considération ses observations ainsi que ses contre-propositions qu'elle dépose ce jour, de manière électronique, via le site internet www.enquetepublicueligne18.fr.

1- Intérêt à agir

L'association « TERRE ET ENVIRONNEMENT » a été créée en février 1992. Son activité s'exerce dans le domaine de la protection de la nature et de l'amélioration du cadre de vie.

L'association a pour objet :

- de contribuer à l'amélioration de l'environnement des habitants et à la protection de notre terre sur la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines et sur ses environs et en particulier sur le secteur de VOISINS-GUYANCOURT-MONTIGNY,
- de mener à cet effet des actions de sensibilisation et d'informations auprès du public et des administrations sur les problèmes de pollution, de nuisances et de déchets et de trouver les moyens d'y remédier,
- de promouvoir et animer des actions éducatives à destination des jeunes, notamment dans les établissements scolaires,
- de protéger les intérêts des habitants victimes d'atteintes à leur environnement,
- de veiller à la minimisation de toutes initiatives pouvant nuire au but de l'association,
- d'entreprendre toutes actions permettant d'atteindre les buts de l'association.

Son siège social est situé à Voisins le Bretonneux, 49 La Rotonde.

Parmi ses actions notables, l'association a obtenu d'EDF, dans les années 90, l'enfouissement sous la RD 36 de la ligne de haute tension qui courait de Magny les

Association « Terre et Environnement »

Siège social : 49 La Rotonde – F78960 VOISINS LE BRETONNEUX – 01 30 57 54 12

Terre.environnement@yahoo.fr

Hameaux à Montigny le Bretonneux à travers la commune de Voisins le Bretonneux. Cette ligne se poursuit sur le plateau de Saclay.

Par ailleurs, l'association est propriétaire de parts de la société SCDAD-IDF (société civile pour le développement d'une agriculture durable en Ile de France) dite TERRE FERTILES dont les terrains sont situés sur la commune de Villiers le Bâcle et le siège social 41, rue du Dr Kurzenne à Jouy en Josas.

2- Le projet de la L18 fait grief aux buts de l'association

Dans le projet de création du tronçon – Ligne 18 « Aéroport d'Orly – Versailles Chantier », l'association a surtout étudié la phase 2 du projet qui se situe dans sa zone d'action et plus particulièrement la partie aérienne du projet allant du CEA de Saclay à Magny les Hameaux.

Il était en effet difficile pour une association comme la nôtre d'étudier l'impact environnemental d'un projet d'une telle ampleur sur toutes ses facettes. Parmi les nombreuses atteintes à l'environnement relatives à la phase 2, l'association s'est concentrée sur deux atteintes :

- a) l'atteinte au paysage agricole du plateau de Saclay par la réalisation aérienne du métro
- b) l'atteinte aux terres agricoles expropriables

Préalablement, l'association s'est posé la question de l'utilité publique de ce projet dans cette section du tronçon.

3- l'inutilité publique de la phase 2 dans sa partie entre Saclay et Saint-Quentin en Yvelines

La première réaction de nos adhérents découvrant le projet a été de s'étonner de la réalisation d'une ligne de métro aérienne « en pleine campagne ». Il s'agit d'une réaction de bon sens.

Cette réaction est compréhensible par le fait qu'un métro est un transport adapté aux déplacements urbains piétonniers. Il relie des secteurs d'activité humaine denses avec une fréquence de stations relativement rapprochée. Ainsi, réaliser un métro à la campagne et sans un arrêt sur une distance de plus de 13 km constituerait probablement une première mondiale qui risque de rendre perplexe plus d'un observateur étranger !

Cette réaction est également justifiée par le constat que toutes les nouvelles infrastructures de transport font depuis quelques décennies l'objet d'un soin tout particulier d'intégration dans le paysage. C'est le cas de tous les projets autoroutiers. C'est aussi le cas de tous les projets d'infrastructure de transports en Ile de France sous l'égide de la DRIEE, service régional du Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie qui pilote en Île-de-France la politique publique du paysage et assure la protection des paysages. D'ailleurs, le maître d'ouvrage a une obligation légale de satisfaire aux exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économiques mais aussi

Association « Terre et Environnement »

Siège social : 49 La Rotonde – F78960 VOISINS LE BRETONNEUX – 01 30 57 54 12

Terre.environnement@yahoo.fr

d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement ». Il est alors difficile de croire qu'un viaduc de 7 à 10 mètres de hauteur traversant une plaine agricole sur une longueur de plus de 7 kilomètres passe inaperçue et par la même satisfasse à cette exigence légale !

L'association a donc cherché à comprendre une telle incongruité d'autant que le Commissariat général à l'investissement (CGI) a émis un avis défavorable sur la partie du tronçon qui nous intéresse. Pourquoi s'obstiner à vouloir boucler coûte que coûte la L18 ? S'agit-il finalement qu'une simple recherche esthétique aiguillée par un appétit des grands travaux dispendieux chers à l'ingénierie française ? ou bien d'une demande d'élus locaux qui ont parfois une notion particulière de l'intérêt général ?

Toujours est-il que la réponse du maître d'ouvrage a tout lieu d'inquiéter l'association. Le MO justifie ce bouclage par *une meilleure rentabilité, notamment au travers des projets de développement notamment à Saint-Quentin Est, apportant suffisamment de nouveaux logements et d'usagers qui changeront leurs habitudes pour que le métro vaille le coup d'être réalisé.*

Cet argument ne fait l'objet d'aucune démonstration convaincante dans le dossier d'enquête. C'est même faire l'aveu que la section entre Saclay et Saint-Quentin n'est pas rentable en l'état des besoins, ce qui est l'évidence. La rentabilité globale de la L18 serait alors dépendante d'une urbanisation non programmée, notamment prévue autour de la gare Est de Saint-quentin. Cette gare est pour l'instant positionnée au milieu d'un désert piétonnier. On comprend mieux le problème de rentabilité de ce projet.

Plus inquiétant à travers cet argument, c'est d'entrevoir que le bouclage de la ligne L18 risque de fragiliser encore davantage le plateau et sa zone de protection en invitant à son urbanisation. Le choix d'une solution aérienne n'est d'ailleurs pas innocent puisqu'il permet de créer à peu de frais de nouvelles stations.

Le bouclage de la ligne L18 met donc en péril la zone de protection naturelle agricole et forestière par une pression insidieuse que provoquera la présence d'une ligne de métro aérienne.

Ce bouclage ne répond donc à aucune utilité publique dans le sens où les inconvénients l'emportent largement sur le seul avantage qui serait d'améliorer la rentabilité du projet par le potentiel d'urbanisation d'une zone agricole.

De surcroît, il n'y a aucun besoin d'une liaison ferrée entre les deux pôles que constituent celui de Saint-Quentin et celui de Saclay. Le dossier d'enquête ne produit aucune étude convaincante démontrant que le flux d'échange entre ces deux pôles justifie la réalisation d'une ligne de métro. De plus, des solutions alternatives existent comme tout simplement rénover la section du RER C entre Versailles Chantier et Massy Palaiseau. Une autre alternative est déjà programmée. Il s'agit de la réalisation de la RD36 en infrastructure multimodale par son doublement dans le département de l'Essonne et la poursuite de la liaison "Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines" en site propre. Ce site propre a déjà été réalisé sur Saint-Quentin en Yvelines, il y a une vingtaine d'année et reste notoirement sous-utilisé. Ce projet fait l'objet d'un arrêté de DUP de juin 2011. Le montant total de l'opération est estimé à 67,8 M€.

Association « Terre et Environnement »

Siège social : 49 La Rotonde – F78960 VOISINS LE BRETONNEUX – 01 30 57 54 12

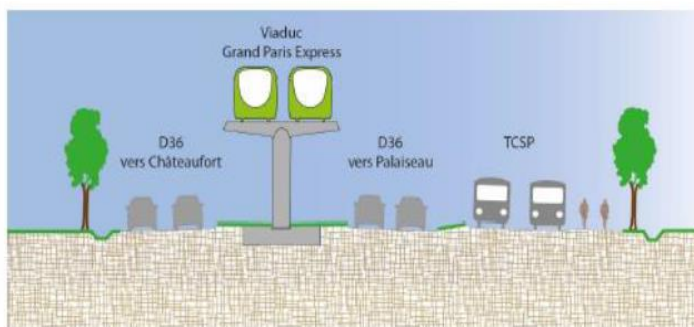
Terre.environnement@yahoo.fr

On comprend très mal dans ces conditions pourquoi doubler cette liaison en site propre par une autre infrastructure très coûteuse. On peut estimer que l'abandon de ce bouclage inutile réduirait probablement le coût du projet de la L18 d'un quart. Il éviterait des nuisances majeures dont celles développées ci-dessous par l'association, qui sont aussi soulevées par l'autorité environnementale.

Déjà à lui-seule, le projet multimodale de la RD36, comme le constatait cette autorité, dans son avis délibéré du 18 novembre 2015 - aménagement de la RD 36 en plateforme multimodale sur les communes de Saclay et Villiers-le-Bâcle (91) a un impact paysager dans une perspective d'analyse des effets cumulés de l'ensemble des projets connus. L'AE demandait déjà de réaliser une analyse des perspectives visuelles sur la RD 36 depuis le site classé de la vallée de la Mérintaise.

Cette même autorité remarquait aussi que « *la ligne 18, prévue en viaduc sur la partie concernée, suit le même tracé que le projet de RD 36 dans sa section ouest, sans que l'articulation entre ces deux projets ne soit précisée dans le dossier, alors même que certains choix techniques en dépendent (espacement des voies par exemple)* ».

Votre commission constatera que le dossier soumis à l'enquête n'apporte aucun éclaircissement sur cette articulation.



Coupes type présentant l'insertion du viaduc au niveau de la RD36 en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique de réaménagement de la RD36 du CG91

Il n'existe dans le dossier qu'une coupe en travers un peu caricaturale du viaduc rajoutée à la demande l'Autorité environnementale qui avoue, elle aussi, toujours ne pas comprendre les modalités précises d'implantation du viaduc le long de la

RD 36 dans sa traversée du plateau de Saclay.

L'association reste effectivement très perplexe sur la faisabilité de la présence du viaduc coincée sur le terre-plein central de l'éventuel futur dédoublement de la RD36. Le dossier ne fournit aucune note explicative. Cet aspect technique d'importance est noyé dans l'ensemble des documents fournis. L'association déplore à cet égard que le dossier soumis à l'EP ne propose pas une présentation du projet par phase distincte. Elle se demande si la globalisation du projet ne résulte pas d'une volonté du maître d'ouvrage de dissimuler l'absence d'utilité publique de cette section en particulier.

Pour ces motifs, l'association demande à votre commission de procéder, en plus de l'analyse **bilancielle globale du projet**, à une **analyse du même type sur la section Saclay-Saint-Quentin**. Il est probable que votre commission, fort de

tous ces constats ne pourra que conclure à l'inutilité publique de cette section au regard notamment de son coût, de son absence de rentabilité, de la mise en danger de la zone de protection et de l'existence de solutions alternatives répondant aux besoins de mobilité présent et à venir, chacun des deux pôles étant par ailleurs déjà reliés au RER C.

Aux inconvénients déjà énumérés, s'ajoutent deux autres inconvénients qui doivent condamner la réalisation de cette section.

4- l'atteinte au paysage agricole du plateau de Saclay par la réalisation aérienne du métro

Il est difficile à la lecture du dossier de prendre la mesure de l'atteinte paysagère de la partie aérienne du projet. Peut-être est-ce volontaire pour les raisons évoquées plus haut. Toujours est-il que l'on peut s'étonner, compte tenu de l'importance d'un tel ouvrage, que cet aspect soit minoré par le MO. Pourtant, l'étude d'impact insiste particulièrement sur la valeur patrimoniale du paysage agricole du plateau, qui de surcroît appartient au grand parc du domaine de Versailles.

Ce point n'a pas échappé à l'autorité environnementale (AE) qui « *relève que la partie en viaduc souffre d'une description sommaire, en comparaison du contenu des dossiers habituellement présentés préalablement à des DUP d'infrastructures de transport implantées en surface* ». Elle a demandé des précisions substantielles au maître d'ouvrage. Votre commission ne pourra que constater que ces précisions sont notoirement insuffisantes. Tout au plus le maître d'ouvrage propose des vues aériennes très peu convaincantes en utilisant une sémantique trompeuse de « *ruban filtrant* ». Il renvoie à plus tard à une étude de conception architecturale et paysagère du viaduc.

Un tel attitude est en contradiction avec les démarches déjà décrites plus haut pour mieux insérer les infrastructures de transports dans le paysage et en contradiction avec la convention européenne du paysage, adoptée le 20 octobre 2000 à Florence.

Il est tout simplement inadmissible de la part d'un l'établissement public chargé de concevoir et de construire le réseau de transport dans un environnement aussi sensible de négliger à ce point le traitement paysager et de proposer une solution agressive du point de vue paysager sans en avoir mesuré l'impact.

Votre commission ne pourra qu'ajouter aux inconvénients de cette section, celui de l'atteinte au paysage et pour le moins conditionner son avis favorable d'une réserve demandant un haut niveau d'intégration paysagère. Une telle réserve conduirait logiquement à refaire une analyse avantage/inconvénient des scénarii proposés par le maître d'ouvrage (lire le point 6).

5- l'atteinte aux terres agricoles par la voie de l'expropriation

Il est étonnant de ne pas pouvoir apprécier dans le dossier d'enquête la réalité des atteintes aux terres agricoles. Pourtant, le plateau fait l'objet d'une zone de protection naturelle agricole et forestière.

Association « Terre et Environnement »

Siège social : 49 La Rotonde – F78960 VOISINS LE BRETONNEUX – 01 30 57 54 12

Terre.environnement@yahoo.fr

De façon faussement vertueuse, le dossier précise que le projet respecte cette zone alors qu'il la traverse sans ménagement à hauteur de Chateaufort. Là encore, l'AE se gendarme et recommande de justifier plus précisément la compatibilité du projet avec la ZPNAF, ce que se garde de faire le dossier dans la section Saint-Quentin – Saclay. A aucun endroit, les exploitations impactées par le projet ne sont recensées et décrites.

Sachant qu'il s'agit d'une enquête cherchant notamment à apprécier si l'utilité publique l'emporte sur les atteintes à la propriété privée, il n'est pas admissible que le dossier ne donne pas davantage d'éléments d'information sur les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet avec mention des modalités d'occupation des parcelles comprises dans le périmètre de la DUP (exploitations agricoles, activités économiques, terrains nus, ...). Il est même choquant que le maître d'ouvrage traite dans le bilan socio-économique l'action foncière comme un risque au regard du manque de maîtrise du coût prévisionnel du foncier. Mettre à mal une exploitation agricole constitue plus qu'une atteinte à la propriété privée, particulièrement dans cette zone de protection. Cela a un impact social qui est sous-estimé.

Même si le plan général du projet n'a pas pour objet de déterminer les parcelles éventuellement soumises à expropriation, ce plan ne permet pas d'avoir une idée de l'emprise du projet et de son impact sur les exploitations agricoles. Il ne permet pas d'apprécier si les atteintes à la propriété privée sont justifiées ou évitables.

Ces informations sont pourtant disponibles puisqu'elles ont permis au service des domaines de fournir une estimation sommaire des dépenses pour ces acquisitions (hélas par département et non au regard de chacune des phases). L'association ne comprend pas pourquoi ces informations n'ont pas été mises à disposition du public.

Leur absence constitue de l'avis de l'association un manquement substantiel à la juste information du public dans le cadre d'une enquête d'utilité publique. Pour ce qui concerne la société SCDAD-IDF (société civile pour le développement d'une agriculture durable en Ile de France) dite TERRE FERTILES, elle reste dans l'incertitude de savoir si ses terrains seront ou non touchés par une éventuelle expropriation totale ou partielle.

L'autorité expropriante ne démontre pas davantage que le recours à l'expropriation s'avère indispensable en vue de réaliser l'opération projetée. Certes, elle propose différents scénarii et les analyse au vue de différents critères. Elle retient page 56 dans sa note de présentation le scénario du tracé aérien à partir d'un bilan avantages / inconvénients assez caricatural entre les différentes solutions envisagées avec des plus et des moins, sans aucun justificatif très solide. Ainsi, aucun coût comparatif n'est donné, l'appréciation de la compatibilité avec le ZNPAF est discutable et par ailleurs, les deux critères qui préoccupent l'association ne sont pas pris en compte dans ce bilan, à savoir l'impact sur les paysages et plus étonnant pour une enquête de ce type l'impact sur les expropriations. On remarquera que la somme de ces plus et de ces moins ne disqualifie aucune solution. Enfin, le scénario

Association « Terre et Environnement »

Siège social : 49 La Rotonde – F78960 VOISINS LE BRETONNEUX – 01 30 57 54 12

Terre.environnement@yahoo.fr

du non bouclage de la L18 tel que présentait plus haut ne fait pas partie des solutions alternatives analysées par le maître d'ouvrage.

De surcroît, si la solution souterraine semble l'alternative la moins négative du point de vue de l'association, elle est pénalisée par un traitement moins pertinent par le maître d'ouvrage. On peut ainsi se demander pourquoi la solution souterraine traverse une partie de la ZNPAF au niveau de Chateaufort (ce qui lui donne une note doublement négative) alors que la solution retenue devient souterraine en évitant soigneusement le golf national de Saint-Quentin conduisant à un tracé incurvé aboutissant un passage sous le lotissement de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux.

Ce passage sous le quartier de la Bretonnière suscite un tollé bien compréhensible de la part de ses habitants surtout lorsque l'on connaît les problèmes spécifiques de la géologie des sols sur la commune. On peut se demander ce qui a conduit à un tel tracé, sauf encore une fois à vouloir éviter un passage sous le golf national. La commission remarquera que le fuseau de tracé proposé l'évite pour aboutir comme alternative à un tracé sous les urbanisations espérées par le Maître d'ouvrage en lieu et place de la société Thales.

Comme le MO veut imposer sa solution, on devine bien qu'il maltraite les autres solutions, ce qui ressemble à une malfaçon ou pire à une malfaisance.

Le résultat est que votre commission ne pourra que se poser la question de savoir si le fait que le dossier ne traite pas de l'atteinte aux propriétés agricoles avec pour conséquence des expropriations ne fausse pas l'analyse des scénarii de tracé de la section Saint-Quentin – Saclay notamment au regard de ces atteintes, des coûts financiers et des inconvénients d'ordres social.

En conclusion, l'association vous demande de conclure à un avis défavorable pour ce qui concerne la section reliant Saclay à Saint-Quentin en Yvelines et pour le moins de demander une enquête publique complémentaire portant sur cette section afin que les solutions préservant la zone de protection agricole et son paysage ainsi que les propriétés privées soient respectées.

Dans l'attente de lire votre rapport, l'association vous prie d'agréer, Monsieur le Président, ses salutations distinguées

Pour le Président empêché
La trésorière
Diep CHALAYER