

Philippe BARRAUD

Urbaniste Conseil

Habitant à MASSY

à proximité des gares de Massy-Palaiseau

RER B et C, TGV, T12, TCSP, ...

MASSY, le 25 juillet 2021

Observations sur le dossier d'enquête publique modificative de la ligne 18 destinées à Mme DENIS-DINTILHAC, Présidente de la Commission d'enquête ainsi qu'à Mme GLASER et M. ZEGANADIN, Membres titulaires.

Deuxième enquête publique modificative organisée par l'Etat du 28 juin au 30 juillet 2021

1- Contexte

Les lois des 7 janvier et 22 juillet 1983 ont modifié la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat notamment en ce qui concerne les décisions relatives à l'aménagement et à l'urbanisme.

Ces lois dites de décentralisation avaient notamment pour objectif de redonner aux citoyens, el relation avec leurs élus locaux, le pouvoir de participer au développement de leurs territoires.

Lors du Comité Interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 6 mars 2006, l'Etat a acté la mise en place d'une Opération d'intérêt National (OIN) dans la région du plateau de Saclay couvrant une partie des départements de l'Essonne et des Yvelines (« objectif de créer un « cluster » scientifique et technologique de dimension mondiale. »).

Le gouvernement de Sarkozy a fait connaître dès l'année 2007 son intention de développer un aménagement spécifique à l'échelle de la région Ile de France.

Le projet dit du « Grand Paris » a été confié en 2008 à Christian Blanc, haut fonctionnaire, alors Secrétaire d'Etat chargé du « Développement de la région capitale ». La ligne du « Grand Paris Express » a alors prévu de desservir le « cluster » scientifique et technologique du Plateau de Saclay ... mais également du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines et de la ville de Versailles !

L'Etablissement public d'aménagement Paris-Saclay a été créé le 3 juin 2010.

En 2014, le périmètre de l'Opération d'intérêt National du Plateau de Saclay passe de 49 communes à 28 communes du sud-ouest de l'Ile-de-France par la loi n° 2014-38 du 27 janvier 2014 – art 25 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Par arrêté du 17 février 2016, le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris prescrit l'enquête publique préalable à la DUP de la ligne 18.

Par décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 l'Etat a déclaré d'utilité publique (DUP) et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers (gare Aéroport d'Orly non incluse) et à la réalisation du site de maintenance des infrastructures, de maintenance et de remisage du matériel roulant et du poste de commandement centralisé de Palaiseau ainsi que le raccordement de ce site au réseau de transport public du Grand Paris.

Par arrêté préfectoral n° IDF-2020-05-19-004, le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique modificative à la DUP concernant la ligne 18 (**DUP modificative n°1**) du 15 juin au 17 juillet 2020.

Les principales modifications indiquées portent sur :

- l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin dans le projet ;
- les évolutions à la marge, du tracé et du profil en long de la section entre les gares « Aéroport d'Orly » et CEA Saint-Aubin » ;
- la mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18.

Par arrêté préfectoral n° IDF-2021-05-21-00001, modifié par arrêté rectificatif du 27 mai 2021, le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique modificative à la DUP concernant la ligne 18 (**DUP modificative n°2**) du 28 juin au 30 juillet 2021.

Les principales modifications indiquées portent sur :

- la modification du profil en long et de la solution technique entre l'arrière-gare de CEA Saint-Aubin et le sud du Golf national : remplacement du viaduc par un « passage au sol » sur 5 kms environ ;
- un déplacement de la gare de Saint-Quentin Est (200 m vers le nord-est) ;
- des évolutions de l'emplacement de cinq ouvrages annexes entre Saint-Quentin Est et Versailles Chantiers.

2- Une composition du dossier d'enquête publique modificative à la DUP, non conforme à la réglementation

2-A Non respect de la réforme des études d'impact de 2016

Le dossier actualisé mis à l'enquête publique modificative de la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 par la Société du Grand Paris (SGP) ne respecte pas les dispositions issues de la réforme de 2016 relative aux évaluations environnementales.

En effet, l'étude d'impact doit analyser l'impact du cumul des incidences du projet avec d'autres projets au titre des effets cumulés et justifier l'échelle spatiale et temporelle retenue dans le cadre de cette analyse.

Les projet « connus » à prendre en compte dans l'étude d'impact sont précisés au 5° e) du II de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.

Au cas particulier, le « projet »* a été défini par l'Etat quand il a arrêté en 2014, le périmètre de [l'Opération d'Intérêt National du Plateau de Saclay](#) sur 28 communes du sud-ouest de l'Ile-de-France (Loi n° 2014-38 du 27 janvier 2014 – art 25 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles).

Les projets et opérations connus à prendre en compte actuellement dans le cadre du projet d'aménagement du « cluster » Paris-Saclay sont au minimum les suivants :

La ZAC Camille Claudel à Palaiseau (**19 ha pour plus de 160.000 m² SPC**) ;

- la ZAC Polytechnique à Palaiseau et Saclay - 91 (**232 ha pour 805.000 m² SPC**) ;

- la ZAC du Moulon à Gif-sur-Yvette , Orsay et Saint-Aubin- 91 (**337 ha pour 870.000 m² SPC**) ;

- la ligne 18 du métro de l'Aéroport d'Orly à Versailles (+ **de 270 ha** entre Palaiseau et Magny-les-Hameaux) - Projet supra-bassins de vie ;

- le centre d'exploitation de la ligne 18 à Palaiseau (**8 ha**) ;

- l'échangeur routier réalisé au niveau du Christ de Saclay (**emprise foncière à préciser**) ;

- le projet de la ZAC de Corbeville – 91 (**94 ha pour 300.000 m² SPC**) ;

- la ZAC de Satory Ouest à Versailles – 78 (**236 ha pour 550.000 m² SPC**) ;

- la ZAC de Satory Est à Versailles – 78 (**107 ha pour 120.000 m² SPC**) ;

- Projet de la ZAC de Saint-Quentin Guyancourt (65 ha pour 325.000 m² SPC) ;
- Projet de requalification de la route départementale 36, dont le tracé est très proche de celui de la ligne 18 ; ce projet, déclarée d'utilité publique en 2011, comporte notamment, à l'ouest de Saclay, la création d'une route à 2x2 voies et la transformation en site propre de transport en commun de la chaussée actuelle de la RD36. Or, il s'avère que la mise au sol de la ligne 18, objet de la présente enquête, ne peut être réalisée si le site propre est maintenu. Aussi, le Conseil départemental de l'Essonne, maître d'ouvrage du projet, a-t-il décidé, par une délibération du 10 mai 2021, d'abandonner ce site propre. Il y a donc très clairement une interaction entre le projet de ligne 18 et celui de la RD36 et il est incompréhensible et anormal qu'ils ne soient pas présentés et traités conjointement dans le présent dossier d'enquête publique ainsi que sur le plan de leurs effets cumulés.

L'évaluation environnementale est une aide à la conception du projet global. Elle ne peut en aucun cas être réalisée comme une présentation/justification de projets « fractionnés » présentés les uns après les autres.

*** : Le projet ne doit pas être fractionné (article L. 122-1 III) :**

« Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

« L'objectif de la réglementation ne saurait en effet être détourné par un fractionnement des projets (...) l'absence de prise en considération de leur effet cumulatif ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ». (CJUE, 28 février 2008, C-2/07).

Le présent dossier d'enquête publique semble traiter les effets cumulés du projet de la ligne 18 sur le secteur au titre de l'Opération d'Intérêt National avec les autres projets menés ou à l'étude sur le plateau de Saclay (cf pages 608 à 679 de la Pièce G3 du dossier d'enquête publique).

En fait, ce chapitre ne présente à l'aide de tableaux pourtant établis sur plus de 70 pages, que de façon succincte (« effets cumulés « indéterminés », ou « faibles », ou « modérés », ou « forts », ... ») les effets du projet de la ligne 18 cumulés avec chacun des projets pris séparément : « Les tableaux suivants dressent la liste des principaux effets cumulés envisageables entre le projet de la ligne 18 et les projets environnants retenus par thématique environnementale et par secteur » : cf texte de la page 608 de la Pièce G3.

Cette présentation n'est pas conforme à celle prévue dans le Code de l'Environnement car elle ne permet pas de mesurer les effets cumulés de l'ensemble des projets, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace.

De façon étonnante, le dossier d'enquête ne comprend pas de tableau croisant les informations d'une part, par thématique (activités agricoles, hydrogéologie, espaces naturels, faune, flore, biodiversité, EGS, ...) et d'autre part, par projets cumulés (le projet de la ligne 18 + le site de maintenance des infrastructures de cette ligne de métro + le projet de doublement du CD36, + les différentes ZAC (en cours ou en projet). Ce type de tableau permettrait d'appliquer le Code de l'Environnement dont la réforme de 2016, issue de Directives Européennes de 2012.

A ce jour, ce sont déjà plus de 1000 ha de terres essentiellement agricoles qui ont été ou devraient être « artificialisées » dans le cadre de l'OIN sans que leurs incidences sur l'environnement n'aient été évaluées dans leur globalité.

2-B Mise à l'enquête publique d'un dossier insuffisamment étudié

L'une des modifications substantielles présentées dans l'enquête modificative n° 2 est le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est de 200 m vers le nord-est du projet présenté dans le dossier de l'enquête publique initiale.

Dans le dossier mis à l'enquête fin juin/juillet 2021, cette modification est justifiée par « la prise d'initiative par l'établissement public d'aménagement (EPA) Paris-Saclay, le 10 octobre 2019, d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) « Gare Saint-Quentin Guyancourt » dans un secteur où il n'existait jusqu'à présent pas de projet arrêté » (cf Avis délibéré de l'Autorité environnementale (Ae) adopté lors de sa séance du 24 mars 2021 – n° Ae 2020-114).

Dans ce même avis l'Ae indique d'ailleurs que « Les objectifs de la ZAC sont décrits de façon succincte dans le dossier » (d'enquête publique).

Il est incompréhensible et anormal que le déplacement de cette gare ne soit pas présenté en même temps et dans le même dossier d'enquête publique que le projet d'aménagement d'ensemble de la ZAC de Saint-Quentin Guyancourt qui :

- Serait étudiée en lien avec le dévoisement de la RD91 : **projet non précisé** ;
- Supprimerait 3,3 ha de bois situés à côté du Technocentre Renault (Technocentre sous-occupé actuellement ayant largement « consommé » les espaces naturels de Guyancourt par l'imperméabilisation d'un parking aérien très/trop important en surface : **projet enterriné** ! ;
- N'est pas défini à ce jour (projet de ZAC) alors que la gare de Saint-Quentin Est sera l'équipement central de ce futur quartier : **projet non précisé**.

La présentation des études de ce secteur (études de faisabilité, projet d'aménagement d'ensemble du futur quartier de Saint-Quentin Guyancourt, déplacement de la gare de Saint Quentin Est, suppression ou non du bois de 3,3 ha, sa reconstitution dans le futur quartier ou à proximité en cas de suppression, ...) aurait permis à la SGP et à l'EPAPS de présenter des projets alternatifs nécessaires dans une étude d'impact afin d'expliquer les raisons du choix du projet retenu.

Soit la présentation et la décision de déplacer la gare de Saint Quentin Est de 200 m vers le nord-est est insuffisamment étudié et il ne devrait pas être présenté dans cette enquête publique, soit cette présentation n'est pas sincère et considérée comme une « simple formalité administrative » pour la SGP et pour l'EPAPS et cela semble dénoter de l'absence de prise en compte à terme des observations des habitants et/ou des associations concernées par le projet.

Sur ces points, il est à souligner la demande exprimée par Mme Alexandra Rosetti, Maire de VOISIN-LE-BRETONNEUX et de M. Alain Caffin, Conseiller Municipal, lors de la réunion publique du 6 juillet 2021, demandant clairement à être associés aux études et discussions sur le projet du secteur les concernant !

Cf Article n° 139 du mardi 13 juillet 2021 – lagazette-sqy.fr

« Ligne 18 : les modifications du projet présentées ».

En parallèle du sujet évoqué ci-dessus, l'Autorité environnemental précise dans son avis n° Ae 2020-114 que l'adoption du dossier de réalisation de la ZAC de Saint Quentin Guyancourt doit être approuvé à la fin de l'année 2021 soit dans six à sept mois.

Dans ces conditions, il est légitime de se demander pourquoi la SGP a demandé une deuxième modification de la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne 18 en plein été 2021 (du 28 juin au 30 juillet 2021) alors que d'une part, une première enquête publique de DUP a été réalisée seulement

un an auparavant (du 15 juin au 17 juillet 2020) et que d'autre part, les projets soumis à enquête ne sont pas aboutis.

2-C Des études actualisées en 2019 ... déjà obsolètes suite aux évènements récents (dont les dégradations climatiques et la Covid 19)

L'essentiel des études préalables techniques du dossier de l'enquête publique pour la DUP de la ligne 18 a été réalisé entre 2014 et début 2015 soit plus de 6 ans.

L'actualisation de certaines de ces études a été faite en 2018/début 2019 pour le dossier soumis à enquête publique à l'été 2021, soit avant des évènements récents et nécessaires à prendre en compte dans le cadre du présent dossier d'enquête dont les dégradations climatiques et la Covid 19.

2-C. 1 Dégradations climatiques et artificialisation des sols

Les évènements climatiques récents ont démontré que l'urbanisation induite par l'OIN a dégradé la gestion naturelle des eaux pluviales du secteur (cf les inondations très importantes dans la soirée et dans la nuit du 19 au 20 juin 2021 au niveau de la cuvette d'Orsay –RN118 ainsi que les différentes inondations locales constatées dans les communes en vallée du plateau de Saclay dont Massy et les communes riveraines de l'Yvette. Malgré la réalisation des nouveaux bassins de rétention (réalisés sur des terres agricoles et/ou naturelles du plateau de Saclay ...), des inondations sont constatées en cas de fortes pluies (pluies dites de niveau « décennal » se produisant de plus en plus fréquemment).

Ces évènements climatiques vont s'amplifier dans les prochaines années (cf nouveau Rapport du GIEC paru en juin dernier, les pluies importantes du 19 et 20 juin en Essonne ainsi que les pluies torrentielles constatées en Allemagne, en Belgique puis maintenant en Chine).

Il est maintenant indiscutable qu'une urbanisation réalisée « à outrance » sur des terrains naturels artificialisés induit directement ces évènements climatiques graves et leurs conséquences.

Par ailleurs, les contraintes élevées imposées actuellement dans le secteur d'enquête par le SIAVB (Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvres) et/ou par le SIAHVY (Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Vallée de l'Yvette) ne pourront qu'évoluer en apportant de façon légitime, des contraintes supplémentaires pour chacun des projets d'aménagement et/ou de construction. La poursuite de l'urbanisation du Plateau de Saclay sur des terres naturelles est de surcroît, contraire aux principes même de gestion économe des sols : la poursuite de l'urbanisation nécessitera en particulier des bassins de rétention des eaux pluviales de plus en plus importants pour des programmes de construction de plus en plus faibles.

Le Gouvernement a pris le 29 juillet 2019 une instruction relative à l'engagement de l'Etat en faveur d'une gestion économe de l'espace. Cette instruction appelle au renforcement de la mobilisation de l'Etat pour porter les enjeux de lutte contre l'artificialisation des sols, appliquer les dernières mesures prises en la matière et mobiliser les acteurs locaux. A ce jour, aucun des projets développés par l'Etat (EPAPS ou SGP) n'applique cette instruction, ni même, ne semble la prendre en compte.

C'est pourquoi, il est maintenant clairement nécessaire et urgent de cesser tout projet d'aménagement et de construction sur les terres agricoles et naturelles du Plateau de Saclay.

2-C. 2 Effets liés à la Covid 19 depuis mars 2019

Le confinement imposé au niveau national dès la mi-mars 2019 du fait de la pandémie (Covid 19), a amené un grand nombre de sociétés à développer le télétravail de leurs salariés quand leur activité le permettait. Cette situation a engendré de nouvelles réflexions dans l'organisation du travail dont le développement du télétravail entre 1 à 3 jours par semaine suivant les sociétés.

Les déplacements domicile/travail en transports en commun devraient donc diminuer de façon non négligeable dès la rentrée 2021.

Ces données ont été insuffisamment prises en compte dans le dossier soumis à enquête publique (la section 5.8 de la pièce H relative au Grand Paris Express évoque une diminution de 19% (seulement) évaluée par une étude de la DRIEA.

3- Analyses de modifications souhaitées par la SGP

3-A Un « passage au sol » sur 5 kms environ engendrant des effets négatifs majeurs aux niveaux des activités agricoles et des milieux naturels

La modification du profil en long et de la solution technique entre l'arrière-gare de CEA Saint-Aubin et le sud du Golf national par un « passage au sol » sur 5,7 kms (annulation et remplacement du projet de viaduc sur ce tronçon) apparaît surprenante au regard de la DUP déjà obtenue. Selon l'avis n° 2020-114 de l'Autorité environnementale, cette modification est justifiée par la « sensibilité locale » exprimée notamment lors des enquêtes publiques.

Pourtant des données essentielles et déterminantes de ce projet de modification ne sont pas ou insuffisamment explicitées : impacts sur les activités agricoles, sur la biodiversité, sur les espaces et les continuités naturelles, sur l'hydrogéologie ainsi que sur les nuisances sonores.

En effet, le « passage au sol » du projet de la ligne 18 couplé au doublement de la RD36, va créer une « barrière physique » incompatibles avec les activités agricoles du plateau de Saclay.

Il est à noter qu'une partie des activités agricoles de ce secteur ont évoluées ces dernières années pour se tourner directement vers les consommateurs locaux. L'alimentation locale et « bio » des habitants actuels et des futurs de la région est incompatible avec la réalisation de la ligne 18 et l'urbanisation du plateau de Saclay.

Il est également évident que cette « barrière physique » engendrera la dégradation considérable et irrémédiable de la biodiversité et des continuités des espaces naturels.

En outre, les arguments donnés par les représentants de la SGP en réunions publiques pour présenter ce projet de modification sont difficilement « entendables ». En effet, comment oser dire que ce projet de « passage au sol » combiné au doublement des voies de la RD36 va permettre d'économiser des terres agricoles alors qu'en fait, le projet de la ligne 18 va supprimer plus de 270 ha de terres agricoles et qu'il en sera de même pour le doublement de la RD36 (11,8 kms X 22,5 m d'emprise pour la ligne 18) en créant de vraies barrières de part et d'autres de ces infrastructures.

Enfin, il est à relever que cette demande de modification faite par la SGP, est également très étonnante en particulier en ce qui concerne les deux points suivants :

1/ La sincérité du(des) dossier(s) soumis à enquête publique par la SGP : la SGP a obtenu un arrêté de DUP en 2017 en indiquant que le projet de la ligne 18 était en viaduc pour les raisons suivantes :

- « apporter une réponse écologique soucieuse des activités agricole » ;
- « Les viaducs sont compatibles avec les autres mobilités et les activités agricoles : les voitures, les piétons, les cycles et les engins agricoles pourront aisément le traverser. » ;
- « le passage en viaduc, de par sa faible emprise foncière, a un impact environnemental faible en termes de gestion de l'eau et de la biodiversité. ».
- « *Le viaduc et la RD 36, traités dans une cohérence d'ensemble, traversent furtivement une deuxième "fenêtre" paysagère sur une très belle séquence de culture, au droit des bois Est de Villers le Bâcle, du poste électrique à la Route de Versailles. Une échappée visuelle ouverte au nord et au sud sur les deux rives des terres agricoles protégées de la ZPNAF* », en ajoutant « *Le viaduc crée une*

deuxième séquence agricole ouverte dite "plein champs" où l'ouvrage traverse le paysage en préservant le dialogue entre les terres agricoles et la lisière du parc du château de Villiers au Sud ».

Ces arguments qui ont permis à la SGP d'obtenir son arrêté de DUP en 2017 (enquête publique en 2016) et qui sont en contradiction avec le « passage au sol » du projet de métro, n'apparaissent pas dans le dossier mis à l'enquête publique à l'été 2021. Seules les arguments en faveur de la(des) modification(s) apparaissent.

Cette présentation du(des) présent dossier(s) n'est pas sincère.

A ce sujet, il est important de relever que les coupes présentées en pages 424 et 428 de la Pièce G3 de l'enquête en cours, montrent que :

- d'une part, les emprises de la ligne 18 cumulées à celles de la RD36 prévues en deux fois deux voies consommeraient entre 50 et 70 m de largeur ;
- d'autre part, la ligne 18 est clôturée de part et d'autre de la ligne sur l'ensemble de son « passage au sol » ce qui interdit tout passage « naturel » (passages nécessaires aux activités agricoles à la faune, ...).

2/ L'intérêt général des terres agricoles du plateau de Saclay non pris en compte à sa juste valeur :

Le projet de transport en commun de la ligne 18 dont il est demandé un « passage au sol » redevient souterrain au niveau du golf national à Guyancourt (78).

Cette décision prise par la SGP et sa tutelle nécessite de se questionner en terme « d'intérêt général » : L'intérêt général des terres non fertiles voire polluées du golf national de Guyancourt est-il plus important pour l'Etat/OIN que les terres fertiles du plateau de Saclay ?

Comme cet argument/décision de l'Etat ne paraît ni sérieux, ni envisageable, le métro de la ligne 18 ne peut pas être réalisé autrement qu'en souterrain dans sa traversée du plateau de Saclay.

3-B Le déplacement du projet de la gare de Saint Quentin Est

Comme il est indiqué dans le paragraphe 2-B, les études présentées dans le dossier d'enquête publique sont insuffisantes et ne comportent pas d'études d'ensemble voire de faisabilité sur l'aménagement du secteur de la future gare de Saint Quentin Est (par exemples : projet d'aménagement d'ensemble du futur quartier de Saint-Quentin Guyancourt, études contrastées sur le déplacement du projet de la gare de Saint Quentin Est, suppression ou non du bois de 3,3 ha, sa reconstitution dans le futur quartier ou à proximité si sa suppression était démontrée comme nécessaire, ...). Ces études constituant des hypothèses d'aménagement auraient permis à la SGP et à l'EPAPS de présenter les raisons pour lesquelles le déplacement de ce projet de gare a été retenu dans le cadre d'un projet d'aménagement d'ensemble. A défaut, le public ne peut en juger la pertinence.

Il est à relever les incertitudes et inquiétudes importantes indiquées concernant le dévoiement de la RD 91 à Guyancourt qui entraînerait des embouteillages autour de la nouvelle gare et un accroissement du trafic routier dans les communes concernées y compris celles de la vallée de Chevreuse (Parc Naturel Régional de la haute vallée de Chevreuse).

cf Lettre ouverte mise en ligne par la ville de Voisins-le-Bretonneux.

3-C Des évolutions de l'emplacement de cinq ouvrages annexes

Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier d'enquête publique, les évolutions présentées ne traitent pas seulement de changements d'emplacements d'ouvrages techniques. Cette demande de modification propose la destruction de 5329 m² d'Espaces Boisés Classés (EBC), sans compensation, dans une clairière de la forêt domaniale de Versailles.

Pour expliquer cette demande de modification la SGP a indiqué oralement à l'Autorité environnementale que « ce besoin supplémentaire serait justifié par le sous-dimensionnement, lors des études préliminaires, des emprises nécessaires en phase chantier. ».

Cf n° Ae : 2020-114 adopté lors de la séance du 24 mars 2021.

Autrement dit, les études présentées dans le dossier soumis à enquête publique en 2016, ayant obtenu un arrêté de DUP en 2017, n'étaient pas « sérieuses » ...

4- En ce qui concerne la DUP prise par décret n° 2017-425 du 28 mars 2017

4-A Une DUP ne respectant pas le Code de l'Environnement

Le dossier d'étude d'impact mis en ligne pour l'enquête publique précise que le projet, au regard des dispositions transitoires n'est pas soumis à la nouvelle législation sur l'évaluation environnementale issue de la réforme de 2016.

Cette disposition est particulièrement étonnante dans la mesure où la réforme sur l'évaluation environnementale datant de 2016 (soit avant le Décret de 2017) n'est sur la notion de « projet » et pour la France, que la mise en conformité avec les Droit Européen applicable depuis 2012.

Quel que soit le cadre juridique imposé par la SGP et sa tutelle, il est obligatoire pour chacun de ces projets d'étudier les effets cumulés des différentes ZAC, de la ligne 18, de la requalification de la RD36, ... que l'on se place avant la réforme des évaluations environnementales ou après :

R122-5 du code de l'environnement avant réforme :

"4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

*-ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
-ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public. "*

R122-5 du code de l'environnement après réforme

"Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : (...) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

*– ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
– ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public."*

4-B Des classements surprenants à expliciter par la SGP concernant l'intérêt général des projets

4-B. 1 Intérêt général pour quels transports en commun ?

La ligne 18 du Grand Paris Express est prévue pour transporter jusqu'à 40.000 passagers/heure/sens alors que les études de trafic (non actualisées depuis la pandémie liée à la Covid 19) montrent que la fréquentation maximale attendue sur la ligne 18 sur le tronçon le plus chargé (Massy-Palaiseau

/Polytechnique) à **l'heure de pointe du matin est estimée à 4.400 passagers/heure** (cf études de trafic de la DRIEA Ile-de-France de juin 2020), soit près de 10 fois moins !

Les transports en commun de premier niveau que sont les RER B et C n'ont pas été modernisés ni requalifiés depuis de trop nombreuses années. Des travaux de modernisation et de développement de ces lignes essentielles pourraient être étudiés et mis en œuvre rapidement et aisément notamment dans le cadre de la desserte du Plateau de Saclay avec des systèmes de rabattements dont un existe depuis plus de 20 ans : le TCSP.

Il est rappelé que les lignes du RER C relient déjà Orly à Massy-Palaiseau ainsi que Massy-Palaiseau à Versailles-Chantiers et qu'elles répondent depuis de nombreuses années, à l'essentiel des services prévus avec le projet de la ligne 18, et ce, pour un temps comparable.

La ligne de TCSP desservant le Plateau de Saclay à partir de la gare d'interconnexion de Massy-Palaiseau a été mise en service progressivement depuis 2000 avec un coût financier faible et maîtrisé. Les emprises foncières nécessaires au bon fonctionnement de ce transport en commun ont d'ailleurs été maîtrisées par la puissance publique (départements de l'Essonne et des Yvelines) dès sa mise en service.

Les lignes principales de ce bus à haut niveau de service (BHNS) desservent notamment Massy (gare de Massy-Palaiseau), Palaiseau, Saclay, ... ainsi que Saint-Quentin en Yvelines avec une capacité de 2400 passagers/heure/sens actuellement (selon Ile-de-France Mobilités) voire 3000 passagers/heure/sens sous réserve de la valorisation de ces lignes (ce qui n'est pas le cas actuellement).

Dans ces conditions, il est particulièrement étonnant de lire dans le dossier d'enquête publique que le « passage au sol » du projet de la ligne 18 n'est réalisable qu'au prix de l'abandon d'emprises foncières du TCSP !

En outre, la justification de cette modification de réduction du coût du projet de la ligne 18 de 30 millions d'Euros (soit moins de 0,66% de l'estimation actuelle de la ligne 18 en phase pré-opérationnelle, aux conditions économiques de 2012) n'apparaît pas sérieuse.

D'autres systèmes de rabattement peuvent également être développées à partir des gares du RER B Orsay ou Le Guichet, soit un nouveau TCSP, soit un téléphérique (4.000 passagers/heure/sens pour un équipement de moyenne gamme).

Des solutions maîtrisées tant en dessertes, capacités, délais de mise en oeuvre et en coûts financiers existent à partir des transports existants (RER B et C, TCSP, Tramway T12, ...).

Les différentes études faites sur l'utilisation de la futures ligne 18 de métro du Grand Paris Express montrent que ce projet est clairement surdimensionnée tant aux conditions actuelles qu'à moyen ou long terme (aux conditions actuelles d'urbanisation du plateau de Saclay arrêtées par l'Etat).

En outre, l'enquête publique de 2020 a montré que le coût financier du projet de la ligne 18 n'est pas maîtrisé par la SGP qui a présenté une nouvelle estimation en **augmentation de 48,39% alors que le projet de la ligne 18 n'est qu'en phase pré-opérationnelle (de 3,1 Milliards à 4,6 Milliards d'Euros HT en valeur 2012).**

L'intérêt général et particulier des usagers des transports en commun franciliens empruntant les lignes B et C du RER, le TCSP, ... se tourne sans conteste possible vers la requalification, la modernisation des transports existants voire le développement et la mise en valeur de nouveaux transports locaux.

C'est également l'intérêt des contribuables français.

4-B. 2 Intérêt général pour les terres

Les terres fertiles du Plateau de Saclay destinées aux activités agricoles permettent à une partie non négligeable de se nourrir localement et avec des productions en « bio ».

Comme il est indiqué dans le paragraphe 3-A, le projet de transport en commun de la ligne 18 redevient souterrain au niveau du golf national à Magny-les-Hameaux (78).

L'intérêt général des terres fertiles du Plateau de Saclay n'a pas été pris en compte à sa juste valeur dans les années 2010 à l'opposé de l'intérêt des terres non fertiles voire polluées du golf national de Magny-les-Hameaux*.

Ces décisions déjà très étonnantes en 2010 ayant abouties à l'arrêté de DUP en 2017, ne semblent plus être légitimes actuellement compte tenu notamment de l'accélération des dérèglements climatiques, de la nécessité d'une alimentation locale, des différentes gestions de l'eau (eau potable, eau pluviale, assainissement), ...

* : Les golfs ont une consommation d'eau importante ainsi que de pesticides en créant des zones artificielles au détriment des espaces naturels et de la biodiversité.

En conclusion de cette note d'observations, dans laquelle j'ai notamment relevé que :

- **le dossier soumis à enquête n'apparaît ni abouti, ni « sincère » sur certains des points évoqués dans cette note ;**
- **ce dossier n'est pas conforme au Code de l'Environnement et en particulier en ce qui concerne la réforme des évaluation environnementales de 2016 ;**
- **le projet de métro de la ligne 18 apparaît toujours surdimensionné par rapport aux besoins des usagers des transports en commun de ce secteur ;**
- **l'intérêt général de différents domaines essentiels du plateau de Saclay (dont activités agricoles, gestions des eaux, biodiversité, ...) n'est pas pris en compte à sa juste valeur ;**

je vous informe que :

- **je suis défavorable aux demandes de modifications faites dans ce dossier modificatif n°2 ;**
- **je demande l'arrêt de toute opération d'aménagement et de construction sur le Plateau de Saclay afin d'une part de vérifier l'utilité publique de ce projet au regard des textes de loi avant et après réforme de 2016 et d'autre part l'intérêt général et positif de ce projet dit national pour les habitants du secteur, les franciliens voire les contribuables français ;**
- **je demande que l'évaluation socio-économique de ce projet soit confiée à une tierce partie indépendante et impartiale, afin de la rendre aussi objective que possible.**

Philippe BARRAUD

Urbaniste Conseil

ayant travaillé jusqu'en 2010 à l'AFTRP devenu Grand Paris Aménagement et de 2010 à fin 2020 à la SEM 92 devenue CITALLIOS en tant que Chef de projets puis Directeur de projets en aménagement (projets et opérations d'aménagement en ZAC).

Spécialisé en EcoQuartiers depuis la fin des années 90.

NB : Pour votre information, j'ai dirigé au début des années 2000 à l'AFTRP des études de faisabilité sur le projet naissant du « cluster Paris-Saclay » commandités par la CAPS (Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay).

Les objectifs de maintien voire de valorisation des espaces agricoles et des espaces naturels étaient alors clairement affirmés et pris en compte dans ces études préalables d'aménagement.