

Bonjour,

J'émet un avis TRES DEFAVORABLE sur la demande d'utilité publique modificative.

En effet, cette ligne de « métro » qui va traverser le Plateau de Saclay sur un axe Est-Ouest comme les RER B et C en vallées, a une empreinte environnementale dramatique qui n'est absolument pas envisageable dans le contexte de changement climatique qui devrait être une priorité pour préserver un monde vivable pour les générations futures, voire présentes. A quoi leur servira un métro quand ils/elles seront en situation de survie, à chercher à se nourrir et à s'abriter des phénomènes météorologiques intenses ?

**Je conteste le bilan carbone établi par la SGP dans la pièce G3** et la conclusion du chapitre 9.4 Energie et gaz à effet de serre : « *Au total, ce sont plus de 700 milliers de teq CO2 qui seront émises en moins d'ici 2050, contribuant ainsi aux efforts nécessaires pour atteindre les objectifs de réduction des émissions (facteur 4).* »

Les éléments qui amènent à une telle conclusion sont totalement incomplets, anachroniques, voire fallacieux, a minima ils ne sont pas démontrés et pour beaucoup infondés. Compte-tenu de l'enjeu, il me semble incompréhensible que la SGP puisse publier un tel bilan et tirer une telle conclusion sans une contre-expertise indépendante par un cabinet compétent en terme de bilan carbone.

Voici les éléments que je conteste en particulier:

1. **Les hypothèses et données d'entrée utilisées pour effectuer les calculs et aboutir aux résultats présentés ne sont pas disponibles dans le document**, pourtant lors de la réunion publique du 08 juillet, la SGP a prétendu mettre tous les éléments de son étude à disposition. Ce dossier fait plus de 800 pages, pourquoi ne pas consacrer une ou deux pages pour rendre publiques les données détaillées de l'étude ? Comment dans ce cas peut-on vérifier les hypothèses et les résultats affichés ? Quel sérieux accorder à des résultats non sourcés ?
  - a. Page 509 : « *Par souci de clarté, ces résultats ne sont cependant pas détaillés dans la présente pièce.* »
  - b. Page 513 : « *La plupart des informations nécessaires à la quantification des émissions liées à la construction se trouve dans les rendus produits pour le projet lors des études d'avant-projet.* » Mais pas dans les 5000 pages de l'enquête publique !
  - c. Page 516 : les émissions indirectes évitées ne sont pas sourcées ni chiffrées, elles apparaissent sur des graphiques à l'échelle suffisamment grande pour être illisible et très imprécise :
    - i. Pour le report modal des voitures, il est juste dit « *L'impact sur les distances parcourues a été évalué sur base des résultats du modèle de transport. Ce même modèle a également permis de déduire les vitesses moyennes de parcours sur les différents axes du réseau et d'estimer, les consommations moyennes en situation de référence et en situation de projet en tenant compte des effets de congestion.* » **On ne connaît pas les hypothèses** qui ont servi de base à ces estimations. Si l'on se reporte au chapitre précédent sur l'énergie, on retombe sur la non-information citée ci-dessus en a. Par ailleurs, la réalité du report modal n'est pas démontrée et, de fait, improbable compte tenu de la faible densité de population dans les zones traversées et des effets rebonds qui ne manqueraient pas de se produire.
    - ii. Pour les émissions évitées liées au développement territorial, aucune hypothèse n'est donnée : on ne connaît ni le nombre de logements, ni les surfaces urbanisées, ni le nombre de bâtiments pour lesquels on suppose une meilleure performance énergétique, sans d'ailleurs substantifier cette hypothèse, ni démontrer qu'elle ne se vérifierait pas sans la ligne 18.
2. **L'estimation des superficies préservées de l'urbanisation grâce à la ligne 18 est totalement scandaleuse et inacceptable** dans cette étude d'impact. La SGP postule que la densification urbaine autour des gares va éviter l'étalement urbain ailleurs et s'attribue donc les bénéfices de ce supposé non-étalement urbain ! L'expérience des urbanistes montre que c'est exactement le contraire qui se produira : la ligne 18 permettra aux usagers de s'installer plus loin de leur lieu de travail sans y consacrer davantage de temps.
  - a. P.304 : « ***Sous réserve de mesures d'accompagnement adaptées, la mise en service du projet est en capacité de stimuler une densification supplémentaire sur les territoires à proximité des gares du***

projet Ligne 18, permettant la **préservation de 260 ha de l'urbanisation nouvelle à l'horizon 2030 par rapport à une situation sans projet.** » « Ces gains concernent uniquement les zones à proximité directe des gares du projet (rayon de 500 m autour des gares). **Lorsque l'analyse est étendue à l'ensemble du périmètre d'influence du projet (25 communes) les gains totaux potentiels peuvent s'élever jusqu'à 1 360 ha.** »

- b. Les « mesures d'accompagnement adaptées » ne sont pas indiquées. Plus loin (p.306), on comprend que ces mesures ne sont pas liées au projet de ligne 18 ni même au Grand Paris ni à l'OIN : « *Les bénéfices induits (indirects ou cumulés) présentés dans ce chapitre seront rendus possibles par la réalisation du projet parallèlement à d'autres mesures « externes » (qui ne relèvent pas nécessairement des compétences de la Société du Grand Paris)* ». Ce sont des mesures d'ordre général totalement floues qui porteront sur « *le secteur des transports, de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de la fiscalité et visent à dissuader effectivement la dispersion de l'habitat et de l'emploi tout en favorisant un renouvellement et une densification raisonnée du bâti, en particulier dans les quartiers pavillonnaires suburbains/périurbains qui constituent des réservoirs fonciers majeurs* ». En clair, toute mesure prise par le gouvernement ou les collectivités territoriales qui pourrait aider la SGP à s'approprier un bénéfice quelconque en termes de bilan carbone ! Mais comment peut-on admettre de tels arguments dans cette étude d'impact ? Quel crédit donner à cette hypothétique préservation des terres quand elle n'a aucune base solide démontrée ni aucun lien avec le projet de ligne 18 ?
  - c. La SGP elle-même doute de ce lien : p.306 « *La préservation des espaces non bâtis aujourd'hui de l'artificialisation future, permise **potentiellement** par le projet,...* »
  - d. Comment sont calculés ces 260 ha soi-disant préservés autour des gares de la ligne 18 ? d'où sort ce chiffre ? Où se situent plus précisément ces espaces préservés de l'urbanisation ? Pourquoi n'y a-t-il pas de carte ? Et sans la ligne 18, ces espaces ne pourraient-ils pas être préservés par des mesures d'accompagnement plus plausibles ?
  - e. La tromperie est encore plus hallucinante lorsque par un simple coup de baguette magique, ces 260 ha deviennent 1360 ha, par une extrapolation à l'ensemble des communes du « périmètre d'influence » : où se trouvent ces 1360 ha préservés ? en quoi peut-on attribuer à la ligne 18 le bénéfice hypothétique d'un non-étalement urbain, par exemple sur le tronçon Saclay-Magny ? Encore une fois aucune donnée permettant de vérifier cette extrapolation n'est communiquée, mais **le principe lui-même de préservation des terres du fait de la densification potentiellement permise grâce à la ligne 18 est totalement aberrant !**
  - f. Il est rappelé que l'urbanisation sur le plateau de Saclay est limitée par la ZPNAF. Cette zone de protection évite justement l'étalement urbain. Ce n'est pas grâce à la ligne 18 qu'on évitera un étalement urbain, mais grâce à la ZPNAF ! Comment peut-on décemment invoquer un bénéfice de ce type à la ligne 18 ?
  - g. D'ailleurs la SGP se contredit elle-même : p.310 : « *A l'exception de la gare Antonypôle, la construction de la ligne va venir conforter des opérations urbaines importantes déjà lancées et en partie réalisées* ». Si les opérations sont déjà lancées bien avant la ligne 18, en quoi le projet vient-il « *stimuler une densification urbaine supplémentaire* » ? **Au final, tout ce chapitre sur les 1360 ha préservés de l'urbanisation n'a aucune justification ni cohérence, cela ne tient pas debout.**
3. **Il n'est pas décent de recourir à d'hypothétiques émissions indirectes évitées par le « développement territorial » pour améliorer le bilan carbone de la ligne et le rendre positif, ceci est absolument abusif**
- a. les émissions évitées par le supposé report modal de la voiture vers les transports en commun sont très faibles puisqu'il n'y a quasiment pas de report modal et que les flux automobiles ne vont pas diminuer(!). Ainsi P.356 : « *Le projet apporte toutefois une **petite diminution de la circulation automobile** à l'échelle du fuseau d'étude, exprimée en véhicules/km : une diminution de 1 733 véhicules/km est ainsi observée à la pointe du matin, soit **une réduction de 0,4%** par rapport à la référence* ». Cette réduction de la circulation automobile extrêmement faible à l'échelle de l'ensemble du projet n'est pas détaillée pour le tronçon ouest Massy-Versailles, et encore moins pour le tronçon Saclay-Magny qui fait l'objet de cette enquête et qui est extrêmement contestable. Les émissions évitées sont calculées sur la base des kilomètres parcourus en moins et de l'augmentation des vitesses de circulation. Or, avec le passage au sol de la ligne entre Saclay et

Magny-les-Hameaux, il est prévisible que la vitesse de circulation des véhicules automobiles va être réduite car les circulations Nord-Sud seront rendues plus difficiles (franchissements de la ligne au niveau de Villiers-le-Bâcle, de la RD938 et de Magny-les-Hameaux). Si la vitesse de circulation est réduite, si les franchissements engendrent des ralentissements voire des congestions supplémentaires, le bilan en termes d'émissions de GES va être impacté négativement. **Les simulations de circulation et les calculs d'émissions doivent être refaits dans la nouvelle configuration, avec le tronçon au sol.**

- b. Selon la SGP, les gains d'émissions liés au report modal permettent tout juste de compenser les émissions liées au fonctionnement de la ligne. P.516 : « *les émissions évitées grâce à l'amélioration de la mobilité en Ile-de-France ne permettent pas de compenser les émissions induites par le projet de la Ligne 18. En effet, les émissions compensées par la mobilité couvrent seulement les émissions liées au fonctionnement de l'infrastructure. Cependant, ce gain ne permet pas de compenser les émissions liées à la construction [de la ligne 18]* » et encore moins l'augmentation des émissions de GES que provoquera le doublement de la RD36, projet indissociable de celui de la ligne 18.
  - c. Les émissions dues à la construction de la ligne ne sont pas du tout compensées, ni sur l'ensemble de la ligne, donc a fortiori sur le tronçon ouest.
  - d. La SGP réalise alors une fabuleuse pirouette en s'attribuant des émissions évitées grâce au « développement territorial » : p.516 : « **la mise en œuvre de la Ligne 18 et des mesures d'accompagnement adaptées est susceptible de créer des gains d'émissions de CO2 non négligeables qui se traduiraient sous les formes suivantes :**  
- *au niveau de la forme urbaine du bâti, en lien avec la densification du résidentiel et du tertiaire qui induit, notamment, des besoins en infrastructures de desserte (VRD) et une consommation moindre d'espaces vierges ;*  
- *au niveau des performances énergétiques du bâtiment : l'urbanisation liée au projet est l'occasion d'entraîner un mouvement important de rénovations et de démolitions/reconstructions. Le renouvellement du parc bâti donne lieu à des bâtiments énergétiquement plus performants ;*  
- *au niveau des effets induits de l'usage du sol sur la mobilité des franciliens : une stratégie d'aménagement incorporant densité et mixité urbaine autour de nouveaux noeuds d'une infrastructure TC d'envergure devrait encourager un raccourcissement des trajets terminaux et un report modal vers les transports en commun. »*
  - e. Or nous avons vu précédemment (point 2) que la « *moindre consommation d'espaces vierges* » n'est pas du tout démontrée et est tout à fait contestable ; d'ailleurs, le plateau de Saclay ne compte pas d'espaces vierges.
  - f. Par ailleurs, la meilleure performance énergétique qui serait potentiellement engendrée par des rénovations, démolitions/reconstructions n'a rien à voir avec la ligne 18 et suppose des mesures d'accompagnement qui ne sont absolument pas liées au projet. Aucun détail des « *bénéfices environnementaux* » induits grâce aux 3 paramètres ci-dessus (point 3.d) n'est fourni. Dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone, la rénovation thermique des bâtiments est prévue et n'est absolument pas liée à la construction d'une ligne de « *méto* », qui plus est en plein champ. C'est totalement indépendant et se fera avec ou sans ligne 18. Cet argument est une récupération fallacieuse au profit d'un projet qui n'est pas capable sans cela de démontrer son bien-fondé.
  - g. Enfin le supposé raccourcissement des trajets et le report modal vers les transports en commun n'est pas non plus démontré (cf. point 3.a) et est totalement redondant avec les émissions compensées par la mobilité déjà prises en compte dans les émissions directes.
  - h. La réduction d'émissions liées au développement territorial n'est donc absolument pas crédible, d'ailleurs les hypothèses de nombre de bâtiments ou de logement rénovés ou reconstruits (dont la performance énergétique est le moteur de ladite réduction) ne sont pas même évoquées. **Ce volet entier du bilan carbone de la ligne 18 est à revoir, à démontrer et justifier, et à faire valider par un cabinet compétent indépendant car selon mon analyse, il est hors sujet et infondé.**
4. Le bilan carbone est établi pour la ligne 18 dans son ensemble et en tenant compte d'impacts indirects sur l'ensemble du périmètre de la « zone d'étude », ce qui est fort contestable. En outre, on découvre dans la pièce H qui aborde également le bilan des émissions de GES avec des éléments un peu différents mais toujours aussi peu clairs, que les émissions indirectes évitées sont estimées au niveau de l'ensemble du

Grand Paris Express puis allouées par ligne selon des prorata assez obscurs d'accessibilité à l'emploi et de densification urbaine. Comment peut-on sur un sujet aussi important, ne pas avoir un véritable bilan carbone tronçon par tronçon, avec des données propres à chaque tronçon et non extrapolées depuis un projet pharaonique qui englobe des situations extrêmement diverses ? Le contexte de la ligne 18, et en particulier du tronçon ouest, n'a rien à voir avec le contexte des autres lignes en zones denses. Ces extrapolations sont inadmissibles. **Dans la mesure où cette enquête publique porte sur l'utilité publique de la ligne sur son tronçon ouest, il semble impératif d'établir le bilan carbone du seul tronçon ouest.**

En conclusion, puisque seule la réduction d'émissions indirectes liée au développement territorial permet de rendre le bilan carbone de la ligne positif et que **cette réduction n'est pas démontrée ni justifiée, ce bilan carbone n'est pas acceptable.** Ce sujet a été partiellement relevé par l'Autorité Environnementale et on ne peut se satisfaire de la réponse apportée par la SGP. Toutefois le questionnement de l'Autorité Environnementale reste incomplet et il faut aller plus loin en 2021, dans le contexte d'urgence climatique avéré., Les dernières prévisions du GIEC sur le dérèglement climatique montrent que les objectifs de tous les pays en termes de réduction d'émissions de GES doivent être revus fortement à la baisse par rapport aux engagements de la COP21 et au facteur 4 invoqué dans le document. L'Union Européenne vient elle-même de revoir significativement ses objectifs de réduction. Dans ce contexte, **il est impératif de bien s'assurer que ce projet contribue à la baisse des émissions de GES dans les proportions nécessaires à la tenue des nouveaux objectifs du pays. A ce stade, rien ne permet de l'assurer, bien au contraire. C'est une responsabilité impérieuse des pouvoirs publics d'exiger cette démonstration de la part de la SGP, pour chaque tronçon du Grand Paris et dans le cas de la ligne 18, pour les différents tronçons entre Massy et Versailles, notamment le tronçon Gif-Magny qui est extrêmement contestable, tant du point de vue de l'utilité (très peu de passagers et de report modal) que du point de vue des impacts environnementaux, que la ligne soit en viaduc comme au sol.**