



Jouy en Josas, le 4 juillet 2018

Avis de l'association Jouy Ecologie
pour l'enquête préalable à l'autorisation environnementale
concernant le projet de ligne 18 entre Orly et Versailles Chantiers

L'association Jouy Ecologie a pour objet notamment de soutenir le développement de l'agriculture sur le territoire du Plateau de Saclay. Dans ce qui suit, Jouy Ecologie apporte son avis sur le tronçon du Plateau de Saclay, dit second tronçon de la ligne 18 prévu pour 2030.

1. L'étude d'impact n'examine pas suffisamment les effets cumulés.

Voici ce qu'écrivait en 2015, l'Autorité environnementale, dans son précédent avis à propos du projet de métro : *« 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 ».*

Et l'Autorité environnementale recommandait *« 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) ».*

Dans son avis 2018, l'Autorité environnementale indique *« l'étude d'impact ne reprend pas l'analyse à large échelle des développements urbains induits par la ligne 18, qui constituait une annexe séparée de l'étude d'impact initiale, et n'en cite que les grandes lignes dans une page du chapitre 6 sur l'analyse des impacts sur l'environnement humain ».*

A la lecture des documents certes copieux mais finalement flous sur bien des points, on constate qu'effectivement la SGP dit prendre en compte les impacts de plusieurs projets

connus au moment de l'élaboration de l'étude d'impact ; et avec cette stratégie, la SGP passe sous silence la ZAC de Corbeville où pourtant la construction d'un hôpital est envisagée...

Sans compter que l'autorité environnementale expliquait parfaitement en 2015 que la ligne de métro participe à une urbanisation planifiée et de grande ampleur.

Ainsi le cumul des effets reste volontairement imprécis et largement sous-estimé, car ne prenant pas en compte l'urbanisation à venir effectivement.

De plus les commentaires de la SGP sur le fait que les effets cumulés seront faibles ou modestes sont énoncés sous forme d'affirmations sans reposer sur des arguments étayés.

A titre d'exemple dans le volet B3 :

p. 531- Camille Claudel» Effets cumulés : Les effets cumulés sont nuls, voire même positifs en réduisant les phénomènes d'îlot de chaleur ».

Comment peut-on écrire que l'on va réduire les phénomènes d'îlots de chaleur alors qu'on urbanise des espaces végétalisés auparavant ????

p.532 - ZAC Polytechnique : « Effets cumulés : Les chantiers concomitants de terrassement induiront un engorgement des voies d'évacuation route) lié aux volumes de déblais. Les effets cumulés seront donc modérés ». Pour quelle raison ?

p.566 « Effets cumulés : La Ligne 18 induira une diminution supplémentaire de la consommation d'énergie par le secteur des transports et une baisse des émissions de GES par l'effet cumulé du report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et l'augmentation de la vitesse de circulation sur le plateau de Saclay. Les effets cumulés sur les consommations énergétiques réduites (fossiles pour la ZAC et non émissif en GES pour le métro) seront donc faibles voire positifs ».

Ceci est une affirmation de la SGP pour promouvoir le métro.

En réalité selon la SGP elle-même, le Grand Paris Express va faire doubler la consommation énergétique du réseau de transport francilien, la ligne 18 y prendrait sa part. De plus le report modal occasionné par le Grand Paris Express est quasi-nul selon les études de la DRIEA, et la ligne 18 ne générerait aucune économie d'énergie du côté du trafic routier.

p.546 - Camille Claudel « Effets cumulés : Les emprises des deux projets impactent des parcelles agricoles le long de la RD36, les effets cumulés seront donc modérés sur l'agriculture tout en respectant la ZPNAF. » La question des effets cumulés est bien l'addition de l'ensemble des emprises de l'ensemble des projets in fine

P 547 Polytechnique « Effets cumulés : L'aménagement de la ZAC modifie l'occupation du sol agricole, avant que la Ligne 18 ne s'implante sur le secteur. Le métro se réalise donc sur

un sol déjà remanié. Les effets cumulés seront donc modérés sur l'agriculture. » En d'autres termes puisqu'on a déjà urbanisé on impacte peu l'agriculture ...

Au total, 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, pollution des eaux par effet cumulés des imperméabilisations, rupture des continuités écologiques, perte de biodiversité, accumulation de déblais (coût carbone du transport, stockage non résolu) etc. sont évidemment totalement sous-estimés dans l'étude d'impact actuelle.

Jouy Ecologie demande que l'ensemble de ces éléments soit fourni pour qu'un avis éclairé puisse être donné tant par les habitants que par les commissaires enquêteurs, car il est nécessaire d'évaluer les risques de dégradation du territoire plus précisément en prenant en compte l'ensemble des impacts à venir.

2. Les impacts environnementaux du projet de tronçon Saclay-Versailles seraient désastreux :

2.1 Atteinte de l'agriculture

P. 549 du volet B3, il est écrit qu'en phase d'exploitation : « Les deux projets (sur une route existante et en viaduc pour le métro) n'impactent pas les activités agricoles le long de la RD36, les effets cumulés seront donc nuls sur l'agriculture ».

Cette affirmation est erronée : en réalité le métro aura deux types d'effets : consommation de sols et effets indirects. Outre l'emprise des piles, une voie de service est prévue tout au long du viaduc sur 5 m de large, sur les terres agricoles. La présence du viaduc modifiera l'ensoleillement, l'humidité ; au total 20 hectares sont impactés directement et indirectement. De plus, s'ajoutent un centre de remisage et maintenance à Palaiseau (7 à 8 hectares consommés), et les parkings relais.

Il est à souligner que l'Autorité environnementale « relève un doublement de la consommation de sols en espaces ruraux et urbains ouverts par rapport à la version initiale de l'étude d'impact » et « recommande de justifier le doublement des emprises nécessaires à la réalisation de la ligne ».

Cette dégradation de l'agriculture est une atteinte supplémentaire s'ajoutant à celle causée par l'urbanisation déjà en cours du plateau de Saclay et à celle qu'induirait à terme la ligne 18, puisque c'est un projet non rentable sans une urbanisation massive du plateau, d'ailleurs énoncée dès 2015 par l'Ae dans son avis (cf. point1)

Jouy Ecologie redit la nécessité de préserver les terres agricoles et plus globalement les espaces naturels pour toutes les fonctions indispensables qu'ils assurent : alimentation, rôle économique de l'agriculture, biodiversité, absorption de l'eau, stockage du carbone, lutte contre le réchauffement climatique etc. Cet objectif de lutte contre l'artificialisation des sols est une priorité reconnue par de très nombreux experts et par la population. **Cette artificialisation d'espaces naturels, conséquence du projet de ligne 18 et de l'urbanisation induite, constitue un problème écologique majeur et n'est pas pris en compte dans l'analyse actuelle.**

2.2 Dégradation des paysages

Les gares du viaduc du métro aérien seraient à une hauteur de 18,5m sur 60m de long, l'ensemble du viaduc en béton étant à une hauteur d'environ 10m du sol ; il est évident que cette excroissance de béton à hauteur de 10 m en plein champ, à proximité de petits villages et de zones classées est désastreuse ; elle va détruire un bien commun, notre patrimoine paysager que nous souhaitons transmettre à nos enfants.

2.3 Nuisances sonores majeures

Les villages proches du viaduc seraient très touchés par ce problème traité jusqu'ici avec beaucoup de légèreté par les promoteurs du projet. En effet la SGP ne fournit que des éléments biaisés basés sur un bruit moyenné, donc minoré, bien loin des valeurs réelles qui seront très élevées. Jouy Ecologie demande que des compléments d'étude soient réalisés.

2.4 Destruction d'une espèce protégée

L'Ae indique que « la localisation des ouvrages et des aires de chantier permet l'évitement du réseau hydrographique, à l'exception de la rigole de Corbeville et de la rigole des Granges » où ont été observées des campagnols amphibiens, espèce protégée, la « rigole de Corbeville subira potentiellement un impact fort ».

L'association Jouy Ecologie a alerté dès avril 2015 l'Etablissement public Paris Saclay de la présence de campagnols amphibiens dans la rigole des Granges et la rigole de Corbeville. Compte tenu des obligations de protection vis à vis d'une espèce protégée, il est impératif de trouver une autre solution que leur destruction. A ce jour aucune solution n'est proposée.

3. Un projet globalement destructeur de l'équilibre du territoire

Tous les experts s'accordent sur la non rentabilité du projet de ligne 18.

Les travaux des urbanistes ont fait la preuve qu'il n'existe pas de besoin de transport lourd entre le bassin St Quentin en Yvelines/Versailles d'une part, Massy d'autre part : le bassin St Quentin en Yvelines/ Versailles est particulièrement équilibré, avec la meilleure adéquation Travail-Emploi régionale : entre 45% et 60% des emplois occupés par les actifs du territoire ; il n'y a pas de flux ouest-est, d'un bassin à l'autre montrent les études.

Aussi, un transport lourd pourrait à terme déséquilibrer ce territoire, provoquer une urbanisation du plateau, faire flamber les prix, et finalement contribuer à l'étalement urbain.

Les associations dont Jouy Ecologie ont fait la démonstration que des solutions de transport répondant aux besoins de la population sont rapidement réalisables à moindre coût liaisons plateau/vallées, prolongement du RERC Massy/Versailles jusqu'à St Quentin sans changement à Versailles, maillage nord /sud... cf assises de la mobilité de novembre 2108)

Il est donc particulièrement étonnant que ces alternatives, tout comme les conclusions des rapports des experts ne soient toujours pas pris en compte dans une vision prospective à moyen terme de l'avenir du plateau de Saclay ;

De même Jouy Ecologie s'étonne des résultats de l'étude des contributions du public lors de l'enquête publique de 2016 au cours de laquelle **70% des contributeurs ont exprimé un avis qui conteste l'utilité publique du projet de métro ligne 18**, ce qui n'apparaît pas lors de la publication des résultats.

En conclusion : le report de l'octroi de l'autorisation pour le tronçon Saclay-Versailles s'impose.

L'Autorité environnementale indique dans sa synthèse : « Sa réalisation est prévue pour une mise en service en deux temps. L'Ae recommande à l'autorité décisionnaire d'apprécier l'opportunité d'octroyer l'autorisation environnementale pour la seule première section, la seconde section pouvant faire l'objet d'une autorisation ultérieure sur la base d'une nouvelle actualisation de l'étude d'impact ».

Jouy Ecologie considère qu'il est effectivement prématuré d'accorder une autorisation environnementale pour le tronçon Saclay-Versailles en raison de

- l'insuffisance de l'évaluation du cumul des impacts cf. point 1 et notamment des risques majeurs d'artificialisation du Plateau de Saclay actuellement non pris en compte dans l'étude d'impact ;
- des évolutions à prévoir d'ici 10 ans sur ce territoire ;
- des possibles évolutions de la réglementation en matière environnementale ;
- des évolutions dans l'appréciation des besoins de transport au regard des nouvelles technologies.

et demande le report de l'autorisation environnementale pour le tronçon Saclay-Versailles.

Claudine Parayre

Présidente de Jouy Ecologie