

Le Plateau déraile ?

Encore une enquête publique sur le projet de ligne 18 !

Cruciale, car elle porte sur la demande d'autorisation environnementale pour la réalisation de la ligne 18 : notre cadre de vie sera-t-il balaféré par un viaduc à 10 mètres de haut d'ici 2030, faudra-t-il faire pousser le blé à l'ombre des rails ? Ou bien pourrions-nous encore bénéficier des paysages actuels du Plateau de Saclay, sans dégradation de l'agriculture ni de notre qualité de vie ?

Edito des maires du Plateau

Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Saclay et Villiers-le-Bâcle ont maintes fois alerté sur le désastre environnemental que représenterait un métro aérien en bordure de nos villages : paysages saccagés, bruit insupportable, activité agricole en grand danger. À l'heure où l'État réduit ses dotations aux collectivités pour diminuer la dette du pays, les études menées par la commission d'évaluation des dépenses publiques démontrent que ce métro n'est pas rentable. D'ailleurs, s'il l'était, pourquoi nous dire que son passage en souterrain n'est pas envisageable financièrement ? Dans ces conditions, pourquoi poursuit-on ce projet ?

Nos quatre communes ont déposé un recours en Conseil d'Etat pour faire annuler la déclaration d'utilité publique. De leur côté, huit associations ont également déposé un recours en Conseil d'Etat dans le même but.

Sans nous contenter de la seule voie contentieuse, nous avons sollicité le Premier ministre, plusieurs ministres, les députés concernés, rencontré le conseiller du Premier ministre. Avec les associations, nous avons organisé des assises de la mobilité, effort mutuel d'ouverture et de sens critique qui contraste singulièrement avec les campagnes de quelques élus extérieurs au Plateau de Saclay qui répètent inlassablement la doxa soutenue depuis dix ans visant à imposer un transport lourd au beau milieu des terres agricoles, qui mènera inéluctablement à une urbanisation beaucoup plus importante du Plateau afin d'apporter des voyageurs à une ligne trop déficitaire. Cette propagande est aussi insoucieuse des analyses des instances les plus compétentes (Autorité environnementale, Cour des comptes, Conseil Général à l'Investissement) et d'experts reconnus que des avis motivés des populations du Plateau, opposées à un projet qui leur apporterait des nuisances sonores infernales et qui s'assoit sur les risques d'incidents nucléaires au CEA de Saclay.

La seule perspective garantissant un avenir soutenable est de

conjuguer la recherche de solutions souples et légères visant à satisfaire les besoins urgents de transports collectifs dans un contexte proche de l'embolie, et la remise sur le métier d'un schéma d'ensemble des circulations sur le Plateau.

À ce jour, une nouvelle enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale est lancée. Compte tenu de notre expérience malheureuse avec la précédente enquête publique, où de nombreux avis défavorables n'ont pas été pris en compte, nous vous recommandons d'aller donner votre avis sur ce projet d'une manière précise qui ne permette pas d'interprétation afin que votre avis ne soit pas détourné.

Soyez certains que nous continuons à porter la voix de nos villages par tous les moyens nécessaires pour la faire entendre.

Dès le mois de septembre, nous proposons d'organiser collectivement une manifestation pour faire entendre nos voix.

Patrice Gilbon, Maire de Villiers-le-Bâcle, Patrice Pannetier, Maire de Châteaufort, Bertrand Houillon, Maire de Magny-les-Hameaux, Christian Page, Maire de Saclay.

Ce quatre pages, réalisé par les municipalités de Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Saclay, avec l'aide d'associations du Plateau et des vallées, a pour but de partager de vraies informations sur les risques réels de la ligne 18, sur les contradictions et incohérences des promoteurs du projet, sur l'insuffisance de leurs réponses aux critiques de l'Autorité environnementale.

Nous sommes tous concernés ! Maires, conseillers municipaux, agriculteurs, associations, habitants, à nous de donner notre avis sur les conséquences de la ligne 18 entre Massy et Versailles si elle était réalisée. Une fois de plus, faisons entendre notre voix, nos arguments, notre expertise pour démontrer l'aberration du projet de métro sur les terres agricoles du Plateau de Saclay.

Malgré la multitude d'enquêtes et le déluge de documents à examiner, notre détermination ne faiblit pas pour préserver le Plateau de Saclay : participons massivement à l'enquête publique en donnant notre avis sur les registres, par internet, en rencontrant les commissaires enquêteurs ; vous trouverez en page 4 les modalités de déroulement de l'enquête, ouverte du 11 juin au 10 juillet inclus..

total, estimé à 19 milliards d'euros en 2011, à 38,5 milliards. Ce qui conduit la Cour des comptes à souligner le risque de création d'une dette insoutenable et le gouvernement à retarder la réalisation de certaines lignes. Même si le premier tronçon d'Orly à Gif-sur-Yvette est reporté de 2024 à 2027, le projet n'est à ce stade pas remis en cause.

La ligne 18 sur le Plateau de Saclay

La ligne 18 prévue sur 35 km entre Orly et Versailles, souterraine au départ d'Orly sortirait de terre près de l'entrée de l'Ecole Polytechnique à Palaiseau pour un trajet aérien de 14km, à 10 mètres de haut, traversant le Plateau d'est en ouest, avant de replonger en souterrain à Guyancourt jusqu'à Versailles-Chantiers. Il s'agirait d'un métro automatique avec roues métalliques et rames d'une longueur de 65 mètres. Un centre de remisage et de maintenance serait prévu au niveau de Palaiseau.

Dans la partie aérienne, seules les gares de Polytechnique et de Moulon sont programmées. Celle du Christ de Saclay n'est pas constructible en raison des contraintes de sûreté nucléaire, mais elle est néanmoins incluse dans le nouveau dossier comme si de rien n'était.

Le coût prévisionnel de la ligne 18 a été annoncé en mai 2017 par la Société du Grand Paris (SGP) à 3,2 milliards d'euros. La Cour des comptes a épinglé la SGP pour sa pratique de minimiser les aléas et imprévus car elle s'est contentée de les estimer à 20%. Si l'on se réfère aux études réalisées sur les dépassements des coûts des grandes infrastructures de transport, on constate un dérapage moyen de 45% ; ainsi l'on peut estimer que le coût réel de la ligne 18 serait de l'ordre de 5 milliards d'euros.

A noter que cette dérive étendue à l'ensemble du réseau du Grand Paris Express fait passer son coût



Mieux se déplacer sur le Plateau, c'est possible rapidement.

Dès l'origine du projet, la ligne 18 a poursuivi un objectif, améliorer la liaison entre Saclay, les aéroports, Paris et La Défense. Alors que pour nous, qui habitons sur le Plateau ou à proximité, pour nous qui venons y travailler, la priorité, c'est de disposer de transports adaptés à nos besoins quotidiens. Tous les jours, nous souffrons du RER B surchargé, du RER C peu fiable, des routes congestionnées aux heures de pointe, de l'absence de transport en commun sur les axes nord/sud. Or que constatons-nous ? La régression des transports en commun actuels : disparition de la ligne 91.06C qui oblige les habitants de Saclay à se rendre à pied au rond-point du Christ de Saclay, refus du conseil départemental de l'Essonne de réaliser un site propre pour les bus circulant sur la RD 36 (avril 2016). Et qui peut croire, compte tenu des réalités budgétaires, que la réalisation de la ligne 18 ne ferait pas passer au second plan l'entretien du réseau existant, sans même parler de son amélioration ¹?

Nous ne voulons pas attendre l'asphyxie. Nous avons soumis nos propositions aux décideurs. Elles sont réalistes, économes, d'un coût sans commune mesure avec celui du métro, rapidement réalisables dans des délais compatibles avec le planning d'implantation des établissements. Nos solutions préservent l'environnement, l'activité agricole. Elles répondent aux besoins de transports de proximité, identifiés par les habitants et ceux qui viennent travailler sur le Plateau.

Moderniser les RER existants, améliorer leur efficacité

Les RER B et C longent les vallées de l'Yvette et de la Bièvre et aucun centre de vie n'est à plus de 3 km d'une gare de RER ! Un véritable atout malheureusement sous exploité. Il faut rénover et renforcer ces voies délabrées qui irriguent des zones fortement habitées où le besoin est fort, contrairement à la ligne 18 qui traverse des champs.

Nous proposons pour le RER B d'avancer immédiatement sa modernisation (voitures duplex, pilotage automatique), pour le RER C de faire rapidement sa conversion en tram-train et de le prolonger jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines (chiffrage SNCF de l'ordre de 250 millions d'euros et faisabilité technique confirmée lors de l'enquête publique sur le futur tram-train Massy-Versailles, moyennant un élargissement des voies entre Versailles-Chantiers et Saint-Cyr-l'Ecole).

Développer de nouveaux transports en commun qui facilitent la mobilité interne dans chaque bassin de vie

Aux deux extrémités du Plateau de Saclay, deux bassins de vie et d'emploi sont bien identifiés, l'un dans l'Essonne Massy/Saclay, l'autre dans les Yvelines Saint-Quentin-en-Yvelines/Versailles. Pour faciliter les déplacements quotidiens dans ces bassins, deux types de solutions doivent être conjugués :

- Créer des liaisons entre vallée et Plateau : à l'est entre Le Guichet et le Plateau avec prolongement possible vers le parc technologique de Courtabœuf, par téléphérique (transport de 3600 ou 5000 passagers par heure et par sens) ou autre transport innovant. Ces modalités de transport innovantes de moindre coût financier et énergétique pourraient à l'ouest relier Satory à Versailles-Chantiers, mais aussi desservir le technocentre Renault. A noter que ces modes de transports innovants peuvent embarquer des vélos (contrairement au métro). facilitant ainsi les circulations douces sur le Plateau qui se prête bien à ce type de mobilité.
- Renforcer le rabattement vers les gares par un maillage de bus nord /sud adapté (bus à la demande par exemple comme dans la plaine de Versailles).



crédit : L5FG

Pour traverser le Plateau de Saclay d'est en ouest :

- Réaliser la ligne de transport en commun en site propre (TCSP) entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines qui permettra de répondre aux besoins en termes de débit de voyageurs et de desserte du secteur.

- Prolonger le tram-train Massy-Versailles vers Saint-Quentin-en-Yvelines (cf. ci-dessus).

La combinaison des améliorations des RER et des solutions de rabattement permettrait ainsi de desservir le Plateau de Saclay de façon fine, adaptée aux besoins spécifiques des différentes catégories de populations (habitants, étudiants, personnels des universités et écoles, salariés des entreprises), dans des délais raisonnables. En complément des études techniques pour améliorer la liaison Orly-Massy pourraient être engagées, et estimer les bénéfices des différentes solutions possibles sur ce tronçon, autres que la ligne 18.

Nous ne nous laissons pas abuser par le discours sur la ligne 18, nous savons que la solution à nos problèmes de déplacement passe par une combinaison de transports adaptés à nos besoins. Un impératif : convaincre les décideurs de mettre en priorité ces améliorations et nouvelles réalisations. Exprimons massivement notre volonté de voir aboutir ces solutions concrètes.

1 Une étude chiffrée du Cercle des transports montre que si la France veut accueillir les JO de 2024 dans des conditions convenables, toutes ressources financières disponibles (celles de la SGP y compris), évaluées à 26 milliards d'euros, doivent être mobilisées, obligeant de remettre à plus tard la réalisation du GPE.

Cela vaut également pour les ressources techniques (ingénierie, génie civil, travaux publics, etc.)

Vrai ou Faux ?

Une fois encore nous devons analyser en peu de temps des dossiers tout autant volumineux qu'imprécis. Aussi, nous vous proposons ci-après des éléments de décryptage du discours des promoteurs de la ligne 18 en matière d'environnement et plus globalement sur l'ensemble des conséquences du projet. Car comme à chaque fois, l'étude d'impact du projet de ligne 18 est une étude partielle qui ne prend pas en compte l'ensemble des enjeux et conséquences de la réalisation des autres projets sur le Plateau et le cumul de leurs effets.

Ils disent ... Nous disons.

1 - Notre environnement sacrifié

Pour les promoteurs du projet, l'impact paysager du métro aérien ne justifie pas le passage en souterrain. La SGP considère même que ce viaduc permettrait aux voyageurs de profiter du paysage agricole et soutient que des mesures de réduction des incidences du projet sur le paysage ont été conçues.

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, causant ainsi une immonde balafre sur les champs et constituant bien évidemment une atteinte majeure aux paysages à côté de sites naturels remarquables qu'il traverserait : parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse, forêt domaniale de Port-Royal, paysages agricoles du Plateau de Saclay, bordé par un habitat de petits villages intégrés dans la nature.

Le métro ne retentirait pas sur l'activité agricole

Le retentissement serait double, par la consommation de sols et par les 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 modifierait l'ensoleillement, l'humidité ; au total 20 hectares seraient impactés directement et indirectement. Sans compter le centre de remisage et maintenance à Palaiseau (7 à 8 hectares consommés), et les parkings relais. Dans le même sens, l'Ae « 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 ».

Des mesures seraient prises pour compenser les atteintes aux milieux naturels, faune, flore.

Pour les spécialistes de la faune, les chauves-souris, oiseaux, amphibiens, petits mammifères vont particulièrement souffrir de la présence du viaduc et des travaux de chantier : dégradation voire destruction des habitats, danger et gêne sur les axes de déplacement, sans qu'aucune mesure réelle et efficace d'évitement ou de réduction des inconvénients ne soit proposée.

La gare CEA Saint-Aubin est intégrée au projet.

La gare est prévue dans une zone de danger de 1km centré sur le réacteur Osiris. Une zone « non aedificandi » a été définie dans une bande de 500 m autour de la limite du CEA. Compte tenu de l'incompatibilité actuelle avec une construction dans cette zone, le projet de gare ne devrait pas figurer au dossier.

2,7 millions de m³ de déchets sont prévus, soit 5,4 millions de tonnes.

L'Ae indique que le « dossier ne précise toujours pas les « modalités de caractérisation, de gestion de stockage de ces déblais en attente d'acheminement. Il n'est pas possible de localiser les impacts correspondants, notamment ceux liés au trafic, au bruit de ces opérations et au transport des déblais ». Les réponses de la SGP restent imprécises sur des points essentiels, par exemple l'impact sonore, le coût carbone, les effets de pollution. L'évacuation des déblais et leur stockage sont pourtant des points noirs du GPE.

A propos des eaux souterraines et superficielles : les débits d'évacuation des eaux liées au chantier sont modérés bien que des chiffres très importants apparaissent dans d'autres pages du dossier ; les risques de pollution sont temporaires.

Les risques de pollution sont très insuffisamment étudiés sur l'ensemble du tracé. Les risques cumulés sur les pollutions des effets d'imperméabilisation et d'inondation ne sont pas évalués. Plus globalement les risques pour les eaux superficielles liés à l'urbanisation ne sont pas cumulés avec ceux liés au chantier et au métro.

Par ailleurs, 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 observés des campagnols amphibiens, espèce protégée, la

« rigole de Corbeville subira potentiellement un impact fort ». Compte tenu des obligations de protection vis à vis d'une espèce protégée, il est impératif de trouver une autre solution que leur destruction.

La SGP n'identifie pas la traversée du plateau le long des villages comme « sites nécessitant la mise en œuvre de mesures de prévention et de réduction » en matière de nuisances sonores.

Malgré les nombreuses alertes de la population lors des précédentes enquêtes publiques, la SGP ne fournit que des éléments biaisés basés sur un bruit moyenné, donc minoré. Les émergences sonores seraient beaucoup plus importantes que les valeurs annoncées qui sont irréelles et purement théoriques. La SGP ne fournit pas d'éléments sur d'éventuelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation. L'Ae indique que « l'analyse des impacts en phase exploitation reste à ce stade trop succincte » et recommande de fournir de nombreux compléments.

En résumé, aucune solution n'est trouvée aux nuisances sonores, car comment inventer une solution au bruit de passage de métro à 100km/h de 5h00 à 22h00, toutes les 90 secondes à certains horaires ? Si ce n'est en supprimant la cause...

2 - L'équilibre du territoire en péril

Les bassins d'emploi des Yvelines et de l'Essonne sont liés et il y a besoin d'un transport lourd entre ces deux bassins.

Les statistiques de l'INSEE montrent l'absence de flux important entre 91 et 78, d'où une demande inexistante d'un grand axe de transit entre le pôle d'emploi et de vie Saint-Quentin /Versailles à l'ouest et Massy à l'est (études de Jacqueline Lorthiois, urbaniste socio-économiste et Christian Devillers, architecte urbaniste) ; par conséquent un transport lourd capacitaire serait inopportun voire néfaste.

Concomitamment, selon l'INSEE, seules 8% des personnes travaillant sur la frange sud du plateau viennent des Yvelines, 70% provenant de l'Essonne.

Le Grand Paris Express permettra de juguler l'étalement urbain en induisant une densification autour des gares.

C'est illusoire, c'est le contraire qui se produira !

- La densification renchérit mécaniquement les prix du foncier et de l'immobilier. Autour des gares, les prix vont donc flamber, forçant ceux qui y habitent à migrer vers des lieux plus éloignés.

- L'expérience (confirmée par les études) montre que les acteurs urbains (ménages, entreprises) mettent à profit la vitesse gagnée pour augmenter la portée de leurs déplacements en s'installant plus loin en périphérie.

Ces deux phénomènes réunis produisent un résultat exactement contraire à celui recherché.

L'urbanisation se fera dans un rayon initialement de 400 mètres porté en février 2018 à 600 mètres autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris. Selon la SGP « Si pour le grand public le « Grand Paris » c'est le grand métro...c'est la troisième révolution urbaine à l'égal des grandes mutations des années 1960 avec la construction du RER et des villes nouvelles ».

- Nulle part au monde on ne fait circuler un métro dans une zone de densité inférieure à 100 habitants+emplois par hectare ; sur le Plateau de Saclay on n'atteint pas 10 % de cette valeur.

- Il n'existe aucun exemple d'une liaison de transport lourd qui ne soit pas un vecteur puissant d'urbanisation.

Outre les constructions autour des gares, n'oublions pas celles actuelles sur la frange sud et celles envisagées sur la zone de Corbeville.

Par conséquent, la présence d'un métro conduira fatalement à l'urbanisation totale du Plateau ; la zone de protection naturelle, agricole et forestière n'y résistera pas. Le métro détruira à terme la stabilité et l'équilibre actuel des zones emploi/habitat équilibrées.

Une nouvelle enquête injustifiée !

Pourquoi une telle précipitation à ouvrir une nouvelle enquête publique pour un chantier qui se finirait dans dix ans au mieux, s'il n'est pas arrêté avant ?

Depuis 2010, les enquêtes publiques sur le projet de métro se sont succédé avec leur cortège d'épais dossiers où il faut aller chercher les informations. Au fil des ans, la SGP a dû compléter ses réponses insuffisantes en matière d'environnement.

Dans son récent avis délibéré n°2017-73 adopté lors de la séance du 21 février 2018, l'Autorité environnementale (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 », la seconde section étant définie par l'Ae comme section ouest, CEA Saint-Aubin/Versailles-Chantiers., l'Ae

indique notamment que « l'état initial de l'environnement pourrait encore évoluer d'ici là » et que cela permettrait de « disposer, notamment au niveau des trois gares de la section ouest, de certaines études, dont les résultats sont aujourd'hui encore incomplets ».

Dossiers incomplets, évolutions de l'environnement et des impacts dont certains ne peuvent être aisément anticipés, où est la pertinence d'une autorisation environnementale à ce stade du processus quand la SGP indique « le prolongement de CEA Saint Aubin est maintenu à l'horizon 2030 »? Avec cette précipitation, la SGP fait le pari que le flou, les approximations, les incohérences, les incertitudes permettront d'éviter que la population ne prenne conscience des graves conséquences de la ligne 18 si elle était réalisée.

Petit recueil de perles

Qui a dit : « Nous avons tenu notre engagement de protéger ces terres, c'est pas pour les voir dénaturées par un métro aérien » : Nicolas Hulot ? Valérie Pécresse ? Ségolène Royal ?

Bonne réponse : Valérie Pécresse, mai 2012, manifestation Entrez le métro.

Qui a dit : « Le passage du métro devant Villiers-le-Bâcle ne ferait pas plus de bruit qu'un aspirateur » : James Dyson (inventeur de l'aspirateur sans sac) ? François Lamy, la SGP ?

Bonne réponse : la SGP, réunion publique dite de « concertation renforcée », 2016.

Qui a écrit : « Le passage du viaduc est une opportunité d'amplifier les ensembles paysagers en place (Boisement du coteau et Agriculture du plateau) en les amplifiant pour parvenir à raccrocher les bourgs au système de lisière dans une position d'interface en limite de plateau... Le viaduc sera un marqueur territorial valorisant le territoire » : Frédéric Mitterrand ? La Société du Grand Paris ? Jacques Attali ?

Bonne réponse : La Société du Grand Paris, octobre 2017.

« La ligne 18 améliorera le temps de transport entre Versailles-Chantiers et Massy-Palaiseau. »

Faux ! Le temps de parcours Versailles-Chantiers/Massy-Palaiseau est de 19 mn dans le sens Versailles-Massy, 23 ou 24 mn dans l'autre sens par le RER C actuel et de... 28 mn avec la ligne 18 projetée.

« La ligne 18 est nécessaire pour améliorer l'accès au vélodrome de Saint-Quentin-en-Yvelines pour les Jeux Olympiques. »

Faux ! La gare actuelle de Saint-Quentin est à 1km du vélodrome, la gare la plus proche de la ligne 18 se situerait à 7km.



L'enquête publique se déroule du 10 juin au 10 juillet.



Le dossier d'enquête est consultable sur les sites internet des services de l'Etat dédiés à l'enquête :

https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/RESUME-A.awp?P1=EP18193



La commission d'enquête se tiendra à disposition du public à Palaiseau, Versailles, Magny-Les-Hameaux et Antony (voir les horaires sur les sites des mairies).

sur le site :

https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/Enquete-Publique-A.awp?P1=EP18193



Les observations et propositions du public pourront être déposées dans le registre papier mis à disposition en mairies de Palaiseau, Versailles, Magny-les-Hameaux et Antony ainsi que sur le registre dématérialisé :

https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/DEPOSER-A.awp?P1=EP18193

du lundi 11 juin au mardi 10 juillet jusqu'à 19h.

