

Lettre d'information n°12

mars 2016

Résumé du compte-rendu de l'Assemblée Générale du 6/12/2015

Présence : 348 présents et représentés, le quorum est donc largement atteint.

Rapport d'Activité : voté à l'unanimité

- Procédure d'expropriation par le CD 91 : versement de l'indemnité en septembre 2015.
- Participation aux enquêtes publiques :
 1. Déclassement chemin 128
 2. CDT Sud 1ère version (décembre 2014),
 3. CDT Ouest (mars 2015),
 4. DUP Corbeville (mai 2015),
 5. Concertation renforcée sur le métro ligne 18 (juin 2015).
- Courriers :
 1. Lettre collective au préfet de région en septembre 2014 sur l'absence de chiffrage des fiches du CDT Sud.
 2. Lettre collective au préfet 91 en juin 2015 au sujet de la modification du CDT.
 3. Lettre personnelle au préfet de l'Essonne, au Pdt de la CAPS, aux maires de Saclay et Gif pour information sur menaces sur une espèce protégée (arvicola sapidus, ou campagnol amphibie).
- Rénovation des panneaux.
- Création du groupe d'études juridiques, février 2015.
- Lettres d'Infos de Terres Fertiles : n°8 (R. Fraisse), n°9 (CR AG et méthanisation) et n°10 (Terres Précieuses, Campagnol amphibie, CDT sud, enquêtes et métro, etc...)
- Participation à l'activité de Terre et Cité : CA, collège, bureau depuis l'AG de 2014, (suppléante depuis septembre 2015 M. Debiesse).
- Participation à la C.O.S.T.I.F. (Coordination pour la Solidarité des Territoires d'Ile de France) dans la lutte contre le Grand Paris: soutien au triangle de Gonesse manif Alternatiba, sept 2014; manif à Paris lors de l'inauguration de l'expo Paris-Saclay, nov 2014; cabane sur le plateau, juillet 2015.
- Depuis septembre : actions collectives issues du groupe d'études juridiques: recours gracieux contre DUP Corbeville, saisine de la CNDP, courriers aux ministres concernés, rencontres d'étudiants Master PP et stratégies de l'environnement, lettre d'info n°11.

Bilan Financier : Compte d'exploitation et Budget Prévisionnel votés à l'unanimité

L'indemnité d'expropriation est arrivée sur le compte depuis la fin de l'exercice, en septembre. Elle a été intégrée à l'exercice précédent car elle résulte d'une décision notifiée il y a 1 an. Il faudra réfléchir à son utilisation voire son placement.

Conseil de Gérance : C. Parayre et Ph Alliaume sont élus à l'unanimité, et remplacent H. Paillet et E. Vandame sortants. De l'aide est sollicitée pour la mise sous enveloppe des convocations annuelles pour l'AG.

Admissions, acquisitions, cessions : tous les mouvements sont adoptés à l'unanimité. (20 parts acquises, dont 3 nouveaux associés, 2 transferts, 9 parts cédées.

Expropriation : rappel des faits, du jugement, de l'indemnisation d'expropriation, et de la condamnation du CD de l'Essonne.

Affectation de l'indemnité : après discussion en AG différentes possibilités seront à étudier par les gérants.

Actualités du Plateau :

- CDT Sud : Depuis la dernière AG s'est tenue fin 2015 l'enquête publique. Le CDT a reçu l'avis défavorable à l'unanimité des commissaires enquêteurs sur cette première version, et à toute allure

pendant l'été une 2^{ème} version a été réalisée par l'Etat et les élus locaux concernés, sans aucune concertation alors même que ceci constituait l'une des remarques de la commission d'enquête précédente (« *renforcer substantiellement la concertation, pendant la période d'actualisation, de finalisation et d'adoption du CDT, ainsi que pendant le suivi de sa mise en œuvre en créant un mécanisme de concertation* ») . L'enquête publique sur la 2^{ème} version vient de se tenir en novembre 2015. L'avis de Terres Fertiles a été mis sur le site.

A propos du CDT Sud, rappelons que l'OIN incluant 49 communes, bien au-delà du Plateau de Saclay, prévoit 190 à 250.000 habitants en plus pour 2030.

- CDT Ouest : Celui-ci peut impacter La Minière, où existe une zone agricole convoitée pour l'urbanisation par la CASQY.

- Groupe d'études juridiques : Devant l'abondance de procédures parfois bâclées, quelques-uns ont décidé d'étudier les recours juridiques possibles. Un petit groupe de personnes et d'associations ont donc constitué un groupe qui a demandé à un juriste en droit de l'environnement d'en examiner la faisabilité technique.

Ceci a d'abord abouti à une demande de saisine de la CNDP. Celle-ci n'a pas contesté la légitimité d'une telle saisine au regard des motifs énoncés mais a indiqué qu'elle ne pouvait être saisie que par les maîtres d'ouvrage. Un courrier a donc été envoyé à chacun des ministres concernés.

- Depuis c'est la DUP Corbeville qui est sortie et qui a été attaquée en recours gracieux par le groupe puis en recours contentieux par les AVB et l'UASPS au nom de tous les membres du groupe d'études juridiques. Ce recours reçoit également le soutien de Essonne Nature Environnement.

- Enfin puisque l'enquête publique sur la ligne 18 de métro aura lieu début 2016, il est rappelé que TF s'oppose à tout transport lourd (donc à un métro) en raison de son inadéquation avec les besoins des habitants du territoire, de sa surcapacité et donc une rentabilité insuffisante (crainte même par le Stif, le cercle des transports et le Groupement d'Investissement) qui ne pourront que conduire à une urbanisation renforcée du Plateau et donc constitue une menace lourde pour l'activité agricole du Plateau.

Débat sur la Permaculture : Celui-ci a commencé par la projection de la vidéo (« Les micro-fermes ») tournée à la ferme du Bec Hellouin sur ce sujet. Il est possible, et fortement conseillé, de visionner cette vidéo. C'est possible sur le site de Terres Fertiles : <http://terresfertiles.com/lesmicrofermes.mp4>

En bref résumé cette technique de culture est prometteuse car elle permet d'obtenir à la main, et en bio, autant de légumes sur 1000 m² que sur 1 ha (10.000 m²) avec un tracteur.

Cette technique repose sur 3 règles : planter serré, associer des cultures, et accorder un soin extrême au sol ce qui le conduit à être plus fertile.

Elle rentre dans une conception globale se préoccupant d'apporter de l'azote au sol par la polyculture alliée à l'élevage dans la ferme elle-même ; ce qui amène à utiliser pour fertiliser le sol : le fumier d'animal, les résidus végétaux d'arbres ou de plantes aquatiques (mare), les toilettes sèches, produits dans la ferme.

Enfin son équilibre économique est possible (avec une rentabilité suffisante pour une famille avec 2 enfants) avec une intégration dans un bassin de population de proximité pour l'écoulement de sa production et dans une logique de circuit-court.

Après la projection, C. Girardin ingénieur agro, travaillant sur la qualité des sols, mais aussi président de l'Amap Jardins de Cérès a eu la gentillesse de répondre aux questions de la salle.

Résultat de la 2^{ème} ENQUETE PUBLIQUE sur le CDT SUD (2 novembre - 28 novembre 2015)

Dans la dernière lettre d'info de Terres Fertiles vous avez pu prendre connaissance de l'avis exprimé lors de cette enquête publique.

L'avis de la commission d'enquête vient d'être rendu public.

Il est intéressant à connaître au-delà de son premier aspect malheureusement favorable.

En effet si la commission d'enquête a donné un avis favorable c'est sous les quatre réserves suivantes, en précisant que si les réserves ne sont pas observées par les signataires du Contrat de Développement Territorial « Paris Saclay Territoire Sud », l'avis deviendrait alors défavorable).

- Réserve 1 : fournir un tableau indiquant, de manière quantitative, qualitative et spatiale, le programme de logements qui sera réalisé au cours des 15 prochaines années.
 - Réserve 2 : procéder à l'analyse concise et formelle de la compatibilité entre la délimitation de la ZPNAF et les emprises liées à la réalisation de la ligne M18 du Grand Paris Express.
 - Réserve 3 : réaliser une étude concrète liée aux rabattements sur les parkings relais, aux liaisons Plateau de Saclay – RER B – Parc de Courtaboeuf, aux liaisons plateau de Saclay – Vallée pour les besoins spécifiques de l'Université Paris Sud.
 - Réserve 4 : apporter les modificatifs suivants au contrat :
 1. insertions relatives : à l'économie sociale et solidaire, au tableau récapitulatif des engagements environnementaux, à l'association Terre et Cité, (-> insertion de l'association comme membre de la gouvernance dans la fiche 38 sur le programme d'action de la ZPNAF).
 2. suppression de la fiche projet 21 sur le pôle multimodal du Christ de Saclay.
- (rapport, avis et conclusions à télécharger: <http://www.essonne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Amenagement-et-urbanisme/Amenagement/CDT-PARIS-SACLAY-ENQUETE-COMPLEMENTAIRE>)

Enquête Publique sur le Métro (ligne 18) envisagé sur le Plateau (21 mars au 26 avril 2016)

Terres Fertiles a exprimé son opposition à la ligne 18 Orly-Versailles passant par le Plateau de Saclay dès la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) sur le Métro du Grand Paris avec le cahier d'acteurs du Réseau Associatif du Plateau de Saclay signé en 2010, mais aussi dans toutes les enquêtes publiques depuis et encore lors de la concertation renforcée dernièrement en juin 2015.

Rappelons les arguments de refus de ce projet qui constitueront l'avis de Terres Fertiles.

Il s'agit d'un projet de métro :

- très coûteux et économiquement déficitaire
- source d'urbanisation accrue sur le Plateau
- ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau
- n'apportant aucun gain de temps aux habitants
- négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses
- nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau
- difficilement compatible avec la ZPNAF
- néfaste à l'environnement

Un projet de métro très coûteux et économiquement déficitaire :

Commençons donc d'abord par rappeler que tous les avis des organismes spécialisés en transports expriment à l'unisson une estimation économique déficitaire de cette ligne en raison du nombre insuffisant de passagers transportés.

C'est ce qu'expriment le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) qui est l'organisme Régional en charge de tous les transports Franciliens, le Cercle des Transports qui rassemble des experts, le CGI (Commissariat général à l'investissement) qui examine la pertinence socio-économique du projet, sans oublier le rapport Auzannet qui alertait déjà sur ce sujet dès décembre 2012 ou, plus récemment, l'Autorité Environnementale qui demande des compléments sur les émissions de Gaz à Effet de Serre engendrées par le projet et les nuisances diverses notamment près des gares, et souligne que l'impact sur les paysages n'a pas été prise en compte.

La ligne 18 sera d'une part sur-capacitaire et trop onéreuse, d'autre part elle générera un cout de fonctionnement déficitaire ingérable par le Stif.

En effet une fréquentation sur la ligne 18 de 6.000 personnes/heure à l'heure de pointe, ou de 100.000 personnes/jour est annoncée par la SGP (Société du Grand Paris) alors que la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports) énonce une rentabilité d'un métro lourd comme

possible à partir de 40.000 personnes/h ou 400.000 personnes/jour, il faudrait donc 8 à 10 fois plus de passagers que prévu actuellement.

Qui prendra le déficit en charge ? Normalement ce devrait être le STIF, d'où son inquiétude devant ce déficit annoncé et le combler se fera au détriment des autres lignes Franciliennes.

Ou alors comme sur cette ligne 18 il n'y aura au mieux des passagers qu'aux heures de travail des étudiants, chercheurs, et salariés, donc entre 6 h et 20h environ, le métro sera-t-il fermé en dehors de ces horaires ? Est-il logique de construire un tel viaduc avec toutes ses conséquences nuisibles pour fonctionner finalement par intermittence ?

Enfin n'oublions pas qu'une enquête Européenne sur les grands travaux a montré que les budgets d'investissements sont sous-évalués de 30% minimum, il faudra donc ajouter au déficit prévisible de fonctionnement un déficit supplémentaire provoqué par cette sous-évaluation des investissements de la ligne 18.

Un métro source d'urbanisation accrue sur le Plateau :

Si la ligne 18 était malgré tout réalisée, que se passerait-il après un temps d'exercice déficitaire ?

Les gestionnaires chercheront à augmenter les passagers en urbanisant à proximité. N'oublions pas que le SDRIF (Schéma D'aménagement de la Région d'Ile de France) a prévu pour l'Essonne un grand nombre de zones d'urbanisation prioritaires sur le Plateau et que tout n'est pas encore utilisé, alors que dans les Yvelines c'est sur Toussus le Noble qu'a été placée une zone d'urbanisation prioritaire.

L'urbanisation massive de ces zones achèverait dramatiquement d'impacter les espaces agricoles du plateau en menaçant l'équilibre économique des exploitations agricoles alors même qu'il ne serait guère coûteux pour la SGP de rajouter une gare aérienne sur le viaduc à la jonction Chateaufort-Toussus.

Un métro qui ne répondra pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau :

L'Insee indique que plus de 70% de ceux qui travaillent sur le Plateau arrivent de l'Essonne contre seulement 8% des Yvelines.

Et encore, tous les Yvelinois ne sont pas forcément facilement raccordés par les transports à Versailles. Peut-on imaginer que quelqu'un qui doit prendre sa voiture pour aller de Montfort l'Amaury à la zone du Moulon s'arrêtera à St Quentin pour prendre le train jusqu'à Versailles, où il lui faudra changer encore pour aller à Polytechnique avec le métro 18 ?

Non bien sûr il ira plus vite en allant directement à son terminus en voiture.

De même pour des personnes habitant Beynes ou les environs de Plaisir.

Pour les Hauts de Seine (7,9% des usagers), par exemple quelqu'un habitant à Rueil et venant travailler à EDF (zone de Polytechnique) : par le métro Grand Paris il devra prendre la ligne rouge Rueil-Villejuif, changement avec la ligne bleue pour faire Villejuif-Orly, changement encore pour prendre la ligne verte (n°18 dont nous parlons) et aller d'Orly à Palaiseau Paris Tech.

En voiture il n'aura qu'à prendre le tunnel A 86 Rueil-Versailles Pont Colbert et traverser ensuite le Plateau au total en 35-40 minutes.

Le métro Grand Paris prendra un peu plus de temps (17 stations et 2 changements), environ 45 minutes.

Que choisira-t-il à votre avis ?

C'est donc juste pour le reste des usagers venant de Paris (7,5%) que ce métro pourra être utile.

Fait-on un système de métro aussi lourd pour 7,5% des usagers d'un métro sous-employé ?

Enfin n'oublions pas que la faisabilité technique du métro est sévèrement entravée jusqu'en 2030 entre Saclay et Versailles. En effet le démantèlement en cours des installations nucléaires présentes dans le CEA interdit avant cette date toute gare au Christ de Saclay, et tout tracé à proximité.

Un métro qui n'apporterait aucun gain de temps aux habitants :

Par ailleurs, si elle était réalisée, la ligne de métro 18 n'apporterait pas d'amélioration notable pour les habitants sur la seule durée de transports qui peut les intéresser celle de Versailles à Massy.

Son utilité publique n'est donc pas démontrée.

Nous citons ici le calcul précis effectué par l'association Essor de Versailles, exprimé en juin 2015 lors de la « concertation » sur cette ligne :

« le tram-train qui succédera au RER C (dans la Vallée de la Bièvre) restera plus rapide entre Versailles et Massy que le métro ligne 18. »

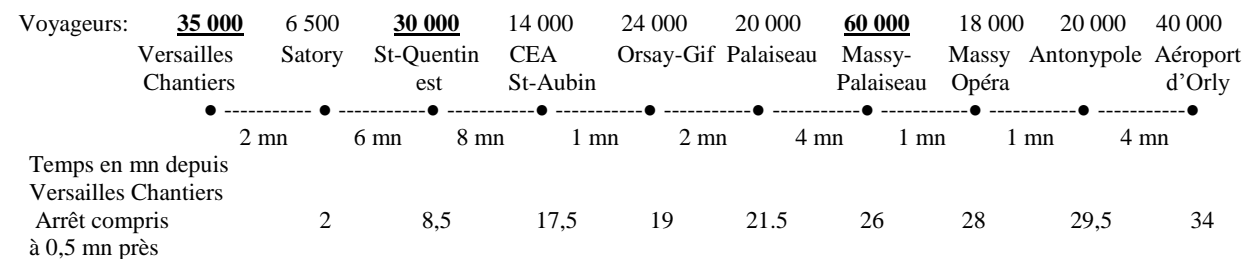
La rubrique "68 gares du Grand Paris" du site internet de la Société du Grand Paris fournit pour chaque gare :

- le trafic moyen total par jour

- deux exemples de temps de parcours entre cette gare et deux gares de la ligne 18 (et les temps de parcours avant projet)

A partir de ces couples de temps, on peut calculer facilement les temps entre gares voisines et reconstituer tous les temps entre deux gares quelconques de la ligne, en faisant l'hypothèse - qui se vérifie a posteriori - d'arrêts moyens dans les gares intermédiaires de 1mn dans les plus importantes et 30 secondes dans les plus petites.

On obtient alors les résultats repris dans la figure jointe.



Les temps de parcours entre Versailles Chantiers et Massy-Palaiseau sont les suivants:

• par la ligne 18 : 26/27 mn en situation de projet

• par RER C actuel : 19 mn dans le sens Versailles Chantiers vers Massy-Palaiseau et 23-24 mn dans l'autre sens (la transformation prévue en tram-train ne changera pas ces temps voire les améliorera pour le sens Massy-Palaiseau Versailles Chantiers en raison de meilleure capacité des rames en accélération et en décélération, avantage intrinsèque du tram-train).

Par conséquent la ligne 18 n'apporte aucun avantage en temps de parcours entre ces deux pôles importants ; au contraire les temps de parcours sont moins bons sur la ligne 18 ! »

Profitons-en également pour prendre en défaut les estimations de la SGP qui veut faire croire que le temps entre Versailles Chantiers et Satory deviendrait de 2 mn par la ligne 18 contre 21 mn actuellement.

Erreur : le bus Phébus ligne W relie Versailles Chantiers Porte de Buc à Satory Centre technique en 12 mn. Le gain de temps ne sera que de 10 mn donc !

Y a-t-il lieu de dépenser 2,4 milliards € pour ne rendre aucun service aux habitants sur Versailles Massy ?

Y a-t-il lieu de dépenser 2,4 milliards € pour ne gagner que 10 mn de Versailles à Satory, temps qui pourrait être gagné par des transports locaux et rapides (type TRP) nord-sud depuis Versailles Chantiers sur un tracé direct « nouvelle gare-rue E.Charton-quartier Jimat-desserte de Satory ouest », pour un coût financier et environnemental bien moindre également que la ligne 18 ?

De même rappelons que le temps gagné pour joindre l'Aéroport d'Orly ne sera que de 22 mn !

Tant d'argent pour si peu de personnes et si peu d'amélioration, alors que le marketing de la SGP vend le Métro Grand Paris comme un service utile aux Francilien(nes) ?

Pas pour cette ligne 18 en tout cas !

Un métro qui néglige des alternatives plus utiles et moins coûteuses :

- La ligne 18 prévue ne passerait qu'en limite de St Quentin à l'Est, donc l'essentiel de ses habitants continuerait de prendre le train pour Versailles par la ligne SNCF Paris Montparnasse.

- Il existe pourtant une véritable alternative qui, en plus, répondrait aux besoins des habitants :

Relier directement St-Quentin en Yvelines à Massy en prolongeant le RER C Massy-Versailles Chantiers (en cours de transformation en tram-train) par un prolongement sans changement nécessaire jusqu'à Saint Quentin en Yvelines.

Cette ligne ferrée peut être prolongée de Versailles à St Quentin pour 240 millions € (selon les chiffres donnés par RFF lors de l'enquête publique sur ce projet, par nécessité d'élargir le tronçon Versailles-St Cyr en creusant la colline) soit 10 fois moins cher que la ligne 18, annoncée pour 2,4 milliards €.

- Par ailleurs il est quand même prévu un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le Plateau sur le même trajet en plus de la ligne 18. Ce qui peut rendre un service voisin pour un coût bien moindre.

- Sans oublier que les habitants réclament depuis longtemps :
La rénovation et renforcement du RER B.

Des connexions nord-sud (des bus en site propre Les Ulis-Orsay-Bièvres-Vélizy et Chevreuse-Chateaufort-Buc-Versailles, et plus récemment par un téléphérique urbain Les Ulis-Orsay-Moulon).

Un métro nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau :

L'agriculture péri-urbaine doit assumer des coûts supplémentaires (engins plus onéreux car repliables, horaires de déplacement contraints, coût du transport des grains lors des moissons rendus prohibitif en raison de la saturation des axes routiers, etc...).

Pourtant l'agriculture du Plateau de Saclay est historiquement la première ressource du territoire, elle a su évoluer et s'adapter depuis 2000 ans, puisque l'archéologie a mis à jour sur le Plateau des fermes Gauloise et Gallo-Romaine.

Elle s'est désormais tournée vers le futur avec des circuits-courts (vente à la ferme, amap, cueillette au pré), a enclenché la qualité du bio dans certaines exploitations (Vandame, Monville), contribue à la réinsertion sociale (Jardins de Cocagne), soutient les loisirs (centre équestres, pensions pour chevaux), fournit des plantations aux habitants (Allavoine).

Cette agriculture périurbaine du futur mérite d'autant plus d'être soutenue et protégée que le 21^{ème} siècle va la rendre indispensable pour nourrir les 13 millions d'habitants prévus en Ile de France en raison de l'accroissement des coûts de transport qui grèveront lourdement l'acheminement des denrées alimentaires lointaines vers les zones urbaines denses.

Pourquoi consacre-t-on des centaines de milliers d'euros au cluster et ne prévoit-on pas un centime pour soutenir la première ressource historique de ce territoire, l'agriculture, alors même qu'on la fragilise ?

La SGP a-t-elle provisionné des montants à même d'indemniser les dégâts sur l'agriculture que la ligne 18 occasionnera, et qu'elle n'aurait pas suffisamment envisagés ?

En cas de perte de revenus des agriculteurs, (résultant du métro 18 aérien directement, ou des contraintes cumulées par la juxtaposition des transports TCSP, ligne 18, voie rapide 2x2 voies) est-il prévu une indemnisation pour détérioration de la ressource initiale de ces entreprises ?

Un métro difficilement compatible avec la ZPNAF :

Alors que la première infraction à la ZPNAF vient de faire l'objet d'un recours de Terre et Cité (recours contentieux contre un arrêté du préfet des Yvelines) avec une transformation de terres agricoles en bassin de rétention d'eau au profit du Golf National, on peut s'interroger sur les endroits d'implantation des pylônes d'un éventuel viaduc.

La ZPNAF interdit toute construction sur sa surface, comment un tracé aérien pourrait-il être compatible avec cette protection ?

Un métro néfaste à l'environnement :

L'Autorité Environnementale (A.E.) a exprimé dans le CDT Sud que les impacts sur l'environnement ont été très insuffisamment étudiés. L'A.E. formule un point précis à propos du métro également dans sa 5^{ème} recommandation concernant le paysage, il y est écrit « *L'A.E. recommande de fournir des illustrations de l'impact paysager des projets du CDT, ..., notamment de façon ciblée sur les secteurs les plus profondément modifiés, intégrant en particulier les perspectives en viaduc de la ligne 18 et ses différents ouvrages* ». L'A.E. exprime aussi sa préoccupation envers la dégradation des lisières boisées.

Ajoutons que, par la dégradation des paysages que provoquerait un tracé aérien du métro 18 sur le Plateau, ce projet ne respecterait pas les principes de la Charte de l'Urbanisme Européen (préserver les terres agricoles, construire la ville sur la ville, préserver les paysages, contribuer à la qualité de la biodiversité dans les espaces ouverts).

Un tel choix de dégrader le paysage en mettant le métro sur un viaduc haut de 7 à 11 m (entre 3 et 4 étages) indique bien la volonté d'urbaniser ultérieurement.

On sait que c'est d'abord par la dégradation des paysages ruraux ou naturels en péri-urbain qu'on facilite l'acceptation ultérieure par les populations y vivant de renoncer à la pérennité de ces espaces agricoles ou forestiers qui contribuaient avant à leur qualité de vie.

Ceci montre bien que cette opération ligne 18 ne s'inscrit nullement dans une logique de développement conseillé pour le 21^{ème} siècle.

Au 20^{ème} siècle, l'environnement était une variable d'ajustement au développement des transports et de la ville, mais au 21^{ème} siècle ce doit être l'inverse : la protection de l'environnement est devenue une priorité indispensable en raison de la rapidité du réchauffement climatique.

Les espaces agricoles et forestiers par l'humidité et l'évaporation qu'ils fournissent réduisent le réchauffement et diminuent le Co2.

A l'inverse les espaces urbanisés et denses conservent et accroissent la chaleur d'un territoire.

Au 21^{ème} siècle ce sont désormais la ville (zone de réchauffement) et les transports (accroissant les Gaz à Effet de Serre) qui deviennent une variable d'ajustement pour l'environnement.

La ligne 18 ne s'inscrit pas du tout dans cette perspective.

A vous d'exprimer votre avis :

L'enquête publique du projet de la ligne 18 se tient du 21 mars au 26 avril 2016.

Elle est organisée par la préfecture de la région d'Île-de-France et la commission d'enquête, composée de sept membres et deux suppléants, et présidée par Monsieur Jean-Pierre Chaulet.

Le dossier d'enquête et tous les renseignements relatifs à l'enquête sont disponibles sur le site de la préfecture : www.enquetepubliqueligne18.fr et dans tous les lieux d'enquête (préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, les préfectures des départements de l'Essonne, des Yvelines et des Hauts-de-Seine et les quatorze mairies concernées par le futur tracé de la ligne 18).

Le dossier d'enquête publique est mis à disposition du public, accompagné d'un registre, dans l'ensemble des mairies et préfectures concernées. **50 permanences** sont assurées par les membres de la commission d'enquête dans les 14 mairies du tracé.

4 réunions publiques sont également organisées pendant la durée de l'enquête publique :

- **Réunion à Massy, le 22 mars à 20h**
- **Réunion à Versailles, le 4 avril à 20h**
- **Réunion à Gif-sur-Yvette, le 8 avril à 20h**
- **Réunion à Guyancourt, le 14 avril à 20h**

Le public peut également consulter et émettre un avis sur le site dédié à l'enquête publique, dans la rubrique **déposez votre avis en ligne** : <https://www.enquetes-publiques.com/enquetes2?RDEPOT=EP16029>

Annexe

Points de la Charte de l'Urbanisme Européen qui retiennent notre attention :

16 Les villes et les territoires doivent maintenir leur distinction et réduire leur tendance à devenir uniformisés. Les activités humaines doivent être localisées dans le centre urbain et la tendance à l'étalement à l'intérieur des terres, consommant les zones rurales et naturelles, doit être inversée.

Les communautés établies doivent être soutenues et ne plus être absorbées dans une masse urbaine indistincte qui leur fait par conséquent perdre leur identité et leur caractère.

46. Ainsi, le développement durable, exige le maintien, l'amélioration et la création de ressources naturelles qui sont au cœur de nos villes ou qui leur apportent des services.

Ceci implique : L'usage réfléchi des ressources, spécialement les ressources non renouvelables en terre, air et eau.

La gestion attentive des ressources liées à des besoins réels et non simplement à la demande du consommateur et une réduction de la consommation par la promotion de meilleures pratiques dans la réutilisation et le recyclage des ressources.

47 Maintenir les écosystèmes n'est pas seulement une source de bien-être humain, mais aussi une condition de notre survie.

La biodiversité doit être protégée et préservée, en gardant à l'esprit que les êtres humains font partie intégrante de cette biodiversité.

La qualité environnementale est aussi un facteur fondamental de garantie de la cohésion sociale et culturelle, de plus elle contribue à la compétitivité économique.

48 Les dégâts dus aux inondations peuvent être maîtrisés en limitant l'étalement urbain dans les zones à risque grâce à une gestion des sols adaptée.

Les forêts urbaines et les espaces verts dans et autour des espaces urbains doivent être augmentés afin de leur permettre de jouer un rôle essentiel dans l'amélioration de la qualité de l'air, la stabilisation de l'érosion des sols et la régulation des températures.

50. Le paysage est d'une importance vitale pour la qualité et la diversité de l'identité culturelle, de l'écologie, de l'environnement et de la société européenne ; il contribue à l'économie de toutes les villes et des territoires à travers sa protection, sa gestion et son aménagement. Le paysage fait référence à tout territoire, tel que perçu par les populations;

52. Une approche intégrée du paysage dans les politiques d'aménagement du territoire est essentielle pour garantir sa valeur environnementale, sociale et économique. Cette approche doit être intégrée à toute politique qui a un impact réel ou supposé, direct ou indirect, sur le paysage. L'implication active du public dans le développement des paysages, la mise en place d'une démocratie participative sont des facteurs clé qui donnent la garantie que les politiques de développement du paysage bénéficient d'un soutien des populations.

71. Il existe un besoin de **créer un espace d'expression pour le citoyen dans le processus de décision et d'équilibrer la technocratie avec les témoignages informels et les informations qui font partie intégrante des savoirs des communautés locales.** Ceci ne peut pas être atteint par des objectifs et des politiques directives (« du haut vers le bas ») qui sont appliquées sans discernement à tous les territoires. On observe un besoin d'approches et d'actions spécifiquement basées sur le 'lieu' qui permettent de refléter les caractéristiques des lieux et de territoires et de s'éloigner de toute approche normative d'élaboration de politiques. Ceci demande également de nouvelles formes d'implication conduisant à des objectifs convergeant entre toutes les parties.

72 b. Le changement climatique est une préoccupation prioritaire. La réalisation des principes posés dans notre Vision qui font référence à des villes et des territoires compacts requiert un contrôle renforcé des niveaux actuels, élevés et indésirables, de consommation de terres, générateur de l'étalement urbain et de la dispersion géographique du développement. **Il sera essentiel de promouvoir une plus grande résilience et autosuffisance locales pour faire face à la vulnérabilité environnementale grandissante des villes et des territoires.**

Il existe par conséquent une nécessité de s'éloigner d'un modèle de gestion reposant uniquement sur le zonage du territoire. Ceci demande à être complété par une 'gestion intégrée de la demande dans les politiques d'urbanisme', par exemple en changeant les modèles de comportements non durables. De plus, les dirigeants locaux, professionnels et politiques, en luttant contre le changement climatique, ne doivent pas être dans l'attente que l'initiative soit prise au niveau national. Les initiatives d'actions locales doivent être moteur du changement.

c. Les écosystèmes dont nos économies et nos communautés dépendent sont grandement menacés, particulièrement nos cycles de l'eau et nos sols. La protection et la gestion de la biodiversité et des paysages doivent devenir une activité dominante de l'aménagement du territoire. L'intégration de l'aménagement urbain et rural, en particulier à travers **la gestion des services touchant aux écosystèmes (par exemple les ressources en eau et la production alimentaire) est par conséquent un nouveau paradigme important de l'aménagement des territoires.**