

Enquête Publique sur le projet de métro (ligne 18) sur le Plateau de Saclay (21 mars - 26 avril 2016)

2^{ème} avis de Terres Fertiles Motivé par l'absence d'utilité publique du projet de ligne 18

Terres Fertiles est un groupement de 1200 habitants et familles du territoire qui se sont regroupés en 2005 pour acheter collectivement 20 ha de terres agricoles sur le Plateau de Saclay et les maintenir en fermage.

Terres Fertiles a pour objet de maintenir les terres fertiles en Ile de France, par l'acquisition, la gestion, la mise en valeur de terres à vocation agricole, arboricole, forestière ou d'élevage ainsi que le bâti éventuellement nécessaire à l'exploitation. Terres Fertiles est une société civile qui favorise la mise en valeur de ces terres par le maintien et le développement de la pratique d'une agriculture respectueuse de l'environnement.

A) L'impact sur l'agriculture :

La situation particulière de Terres Fertiles rejoint celle de toutes les parcelles agricoles impactées par le projet de tracé de la ligne 18.

1°) L'impact direct du projet de tracé lui-même sur les terres agricoles :

Terres Fertiles est particulièrement concernée par la ligne 18 dont le tracé pourrait traverser ses parcelles cultivées s'il venait à être réalisé. Les parcelles de Terres Fertiles sont situées sur Saclay et Villiers le Bâcle avant et après le transformateur EDF le long du CD 36, ainsi que le long de la route menant de Villiers à Toussus le Noble.

Malgré une recherche attentive dans le dossier d'enquête publique il n'a pas été possible de trouver précisément les parcelles agricoles affectées par l'éventuelle ligne 18, ni en grossissant les plans, ni dans un tableau qui listerait les parcelles impactées.

Le tracé de la ligne 18 apparaît placé « à l'estime » (pièce E, p 10) dans une bande large pourtant légèrement différente de celle expropriée par le Conseil Départemental 91 pour l'élargissement du CD 36 et le TCSP.

Cette bande impacterait peut-être directement la parcelle B 125 détenue par Terres Fertiles voire possiblement une des deux autres parcelles.

Dans le plan général des travaux (p3), on lit : « *En section courante, la zone d'intervention potentielle est représentée par un fuseau d'une largeur de 50 mètres de part et d'autre du tracé de la ligne de métro* » et plus loin : « *La largeur du fuseau peut être augmentée afin de prendre en compte d'éventuels affinements du tracé, en particulier lorsque la ligne passe à proximité d'obstacles fixes ou à l'intérieur de zones aux contraintes fortes* » ce qui est le cas avec le transformateur et les lignes haute tension qui jouxtent les parcelles de Terres Fertiles.

L'aménageur reporte ainsi à plus tard l'impact parcellaire précis : « *Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet déterminées avec précision lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation d'enquêtes parcellaires. Les emprises à acquérir seront incluses dans le fuseau de la zone d'intervention potentielle, tel que présenté dans cette pièce E* ».

Or ceci est trompeur pour le public, car il faut savoir que l'enquête parcellaire n'a pour but que de préciser l'identité et les coordonnées des propriétaires à indemniser, mais ne permet pas de modifier un projet puisqu'elle survient parfois longtemps après la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) prise par arrêté à la suite des conclusions de l'enquête publique sur l'aménagement.

D'autant que l'on trouve dans un autre document l'indication suivante qui laisse la plus grande latitude à l'aménageur : « *Le tracé de la ligne 18 du Grand Paris Express nécessite une emprise de 35 m en bordure de la RD36. La SGP étudie actuellement la possibilité de maîtriser le foncier nécessaire à cette implantation en compatibilité avec la ZPNAF* ». (Etude d'impact, résumé non technique, pièce G, P 198).

Plus loin, une phrase annonce bien que des empiètements pourraient avoir lieu sur la ZPNAF : « *Si des impacts résiduels étaient identifiés dans les filières de production, les mesures de compensation pourraient alors s'appuyer sur la mise en place d'actions identifiées dans le cadre du plan d'action de la ZPNAF qui est actuellement en cours de réalisation* ».

L'aménageur anticipe donc aujourd'hui, de manière parfaitement illégale, des mesures de compensation, à son avantage, qui n'existent ni dans le texte de loi du 3 juin 2010 qui définit le principe de la ZPNAF, ni dans le décret du 27 décembre 2013 qui précise son emplacement par une carte qui en reste à ce jour le seul qualificatif.

Le texte de loi précise au contraire : « L'interdiction d'urbaniser dans la zone de protection vaut servitude d'utilité publique ».

Alors qu'a été établie une interdiction d'urbaniser, il est donc écrit dans cette enquête que des infractions à la loi de juin 2010 pourraient être commises aujourd'hui grâce à des évolutions réglementaires totalement hypothétiques !!

Rappelons enfin la conclusion de la 2^{ème} commission d'enquête publique du CDT sud de février 2016 : « A ce jour aucun élément perspicace ne permet de vérifier de manière certaine la compatibilité du projet de ligne 18 avec la ZPNAF ».

2°) L'atteinte directe aux rendements agricoles par le viaduc aérien:

L'étude d'impact mentionne des conséquences agricoles (Pièce G-3, p 182) :

« *Pour les sections en aérien, l'effet d'emprise est le principal impact direct identifié à ce stade, dont découlent la consommation de terres agricoles et la fragmentation de l'espace agricole notamment (coupure siège exploitation / terrain).*

La perte de terres arables ou la fragmentation des parcelles peut avoir des incidences sur la pérennité d'une ou plusieurs exploitations agricoles :

- *perte de Surface Agricole Utile (SAU), dont la superficie et la localisation sont précisées pour chaque projet de ligne ;*
- *remise en cause potentielle des contrats auxquels les agriculteurs ont souscrits (agriculture durable, conversion en agriculture biologique...);*

- *dans le cas de prairies de pâture, remise en cause du plan d'épandage de l'exploitation, nécessitant l'exportation des effluents d'épandage ou l'augmentation du chargement des prairies (UGB/ha)... » ...*

« *En phase d'exploitation, les incidences liées à la modification des conditions stationnelles sont encore peu quantifiables pour la Ligne 18 notamment. Ces éléments sont en cours d'étude. L'installation de portion de viaduc peut modifier l'alimentation en eau et créer un effet d'ombrage. La modification de ces deux paramètres, l'eau et la lumière, peut avoir un effet sur la croissance des végétaux ».*

Plus loin (p 198) on peut lire : « *Les impacts permanents sont également à prévoir sur le fonctionnement agricole par une perturbation potentielle des espaces agricoles sous le viaduc et au niveau des piles (production, ensoleillement, gestion des adventices). Des précisions seront apportées dans les études réglementaires à venir lorsque la conception d'ensemble du viaduc et des zones de transitions (structure de l'ouvrage, l'implantation des piliers) sera fixée ».*

A la différence des autres documents de l'enquête, les conséquences agricoles sont bien envisagées dans l'étude d'impact, même si cette atteinte directe à l'équilibre économique de la plus ancienne et la plus vitale ressource du territoire, l'agriculture, n'entraîne aucun apport de solution ni ne préoccupe vraiment l'aménageur.

La perte d'ensoleillement, les réductions hygrométriques durables, l'effet de « courant d'air » sous le viaduc lorsque son pont inférieur n'est qu'à 5-6 m du sol cultivé apporteront des réductions de rentabilité importante non seulement à l'aplomb des 10 m du viaduc, mais aussi de part et d'autre sur une même

largeur sachant qu'il est constitué d'un parallélépipède opaque de 10 m de large sur 6 m d'épaisseur. Ce sera donc une bande de 30 m de terres agricoles impactées tout au long du trajet.

En l'absence complète de données dans l'enquête nous estimons que cette atteinte à la rentabilité des sols toucherait des surfaces qui seraient loin d'être négligeables : 30 m sur 13 km cela représente 39 ha !
Ce serait donc 39 ha de terres agricoles dont la rentabilité agricole serait amoindrie.

On peut trouver des informations dans cette enquête, parfois fort surprenantes, mais il y a également tellement d'imprécisions qu'il est impossible à Terres Fertiles d'évaluer un éventuel impact précis sur ses parcelles.

Au-delà de l'impact sur les seules parcelles de Terres Fertiles, c'est tout au long du tracé de l'éventuelle ligne 18 sur le Plateau de Saclay, sur l'ensemble des parcelles agricoles exploitées actuellement que l'impossibilité d'évaluer précisément l'impact se répète.

3°) La destruction des espaces agricoles dans les « zones de transition » :

Nous attirons l'attention de la commission d'enquête sur l'impact agricole important aux deux extrémités du Plateau lorsque la ligne 18 passerait du tracé souterrain en aérien.

Cet impact mentionné dans l'enquête n'est accompagné d'aucune estimation de ses conséquences concrètes sur l'agriculture.

La pente progressive avec des pylônes très bas, puis en tranchée ouverte puis couverte détruirait complètement l'exploitation agricole des terres.

L'étude d'impact (pièce G-3, p 55) nous apporte les indications suivantes :

- 13 kms de tracé aérien, 1 pylône tous les 25 m, une largeur de viaduc de 10 m ».
- 1 km (pièce G-3, p 126) de « zones de transition » (passage du souterrain à l'aérien) impactant à Palaiseau 810 m de longueur et à Magny les Hameaux 460 m, si l'on additionne la rampe, la tranchée ouverte et le début de la tranchée couverte, soit un total de 1,27 km.

Juste après on peut lire : « Ces zones de transition constituent des coupures infranchissables au sein du territoire ».. « conduit à chercher à ne pas les positionner en zones urbanisées ou promises à.. ».

S'il est bien compréhensible d'épargner une telle dégradation environnementale à des habitants tant en terme de paysage, que d'espace de vie et de nuisances sonores, une telle phrase sous-entend que ces « zones de transition » seraient réalisées en zone agricole.

Mais en zone agricole elles constitueraient tout autant des coupures infranchissables au sein du territoire ! Une coupure infranchissable cela veut dire aussi une absence de circulation possible des engins agricoles, en plus de la perte de surface directe donc encore une atteinte à l'équilibre économique des exploitations agricoles et donc à l'agriculture.

C'est pourquoi nous avons calculé la superficie impactée. Le viaduc fait 10 m de large, mais il y aura des clôtures dans ces zones de transition qui seront implantées au moins à environ 5 mètres de chaque côté, et avec des pentes de talus dans la tranchée ouverte. On peut donc considérer qu'une largeur minimale de 20 m (10 m de métro et 5 m de chaque côté) serait détruite.

Ce seraient donc plus de 25 ha supprimés de terres agricoles à Palaiseau et Magny par les « zones de transition ». Comment ceci serait-il compatible avec la ZPNAF ?

Au total sur toutes les zones agricoles du Plateau :

En décortiquant les documents nous avons pu faire ressortir ces données dispersées mais très imprécises qui permettent pourtant d'établir un impact non négligeable de ce projet de ligne 18 :

25 ha de terres agricoles détruites et 39 ha de terres au rendement diminué.

De même que quiconque trouverait absurde que la rentabilité des entreprises du cluster soit apprécié par les m² de leurs locaux, de même il est absurde de penser que l'agriculture du Plateau pourra survivre grâce à un nombre d'hectares protégées. La préservation de l'agriculture du Plateau n'est jamais abordée dans cette enquête sous l'angle de la préservation de son équilibre économique. Or quand on supprime des ha de terres agricoles ou quand on en réduit la rentabilité c'est directement l'équilibre économique de l'agriculture qui est impacté.

Rappelons la jurisprudence de 2002 (CEDH) qui acte qu'un agriculteur perdant un pourcentage de ses terres perd bien plus économiquement que ce seul pourcentage.

La jurisprudence du Conseil d'Etat a également remis en cause des projets publics portant une atteinte excessive à divers intérêts sociaux, environnementaux, privés et publics en raison d'un coût excessif par rapport au service rendu.

Compte tenu des imprécisions importantes du dossier sur les parcelles impactées, de l'absence complète dans le dossier d'évaluation des pertes économiques pour les exploitations agricoles, donc de l'impossibilité de conclure que l'impact agricole se limiterait aux conséquences que nous avons pu établir, ainsi que de la jurisprudence actuelle,

Terres Fertiles conteste donc la possibilité d'apprécier réellement le caractère d'utilité publique du projet de ligne 18 dans son tronçon Massy - Versailles Chantiers à travers l'enquête actuelle.

B) L'impact sur les autres secteurs de la ZPNAF :

La Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière ne protège pas uniquement les espaces agricoles mais aussi les espaces Naturels et Forestiers.

Dans la Charte de l'Urbanisme Européen qui définit les bonnes pratiques que doivent suivre les urbanistes au XXI^{ème} siècle, on trouve bien sûr la protection des terres agricoles, des espaces naturels, des ressources alimentaires, des caractéristiques locales, du paysage, la lutte contre le réchauffement climatique et création d'un espace d'expression pour le citoyen dans le processus de décision, mais aussi celle du paysage.

La Charte de l'Urbanisme Européen souligne l'importance de la protection des paysages car leur détérioration est la première étape justifiant l'extension urbaine anarchique.

Le tracé aérien détruirait complètement le paysage naturel du Plateau (pièce G-3, p 55).

Il aboutirait à l'implantation de 40 pylônes par kilomètre (1 tous les 25 m).

Au moins 520 pylônes sur les 13 kms d'aérien, auxquels il convient de rajouter les 40 pylônes de hauteur décroissante sur les « zones de transition », soit un total de 560 pylônes.

Ceci constituerait un véritable écran optique quand on regardera vers les franges boisées du sud à partir du centre du Plateau qui seraient masquées par le viaduc.

Les franges boisées deviendraient d'autant plus invisibles que la fréquence des rames (toutes les 1 mn 30 à 2 mn après 2030, indiqué p 60) créerait un mouvement quasi-permanent.

Au viaduc s'ajouteraient les 3 gares aériennes de Palaiseau, Gif-Orsay et CEA, constituant de véritables blocs au minimum de 45 m à 60 m de long (longueurs des rames, p 60) à une hauteur moyenne de 5 à 20 m selon les endroits.

Chaque gare représenterait un écran opaque encore plus important de 600 m² sur les paysages, les champs et les franges boisées.

Ajoutons qu'avec ces calculs, nous faisons émerger l'hypocrisie complète de l'aménagement du cluster Paris-Saclay qui, décrétant que la limite des zones urbanisées du cluster avec des champs n'était pas esthétique, il faudrait y remédier par un soi-disant « traitement des lisières ».

Quel traitement des lisières que d'implanter un viaduc aérien de 10 m de large à une hauteur du sol variant de 5 m (situation sans contrainte) à 31 m au-dessus du sol (N118) !!!

Nouvel élément d'imprécision lorsqu'on lit dans la pièce G-3, p 55 : « *La conception architecturale et paysagère du viaduc et des gares aériennes sera approfondie dans les phases d'études ultérieures et fera l'objet d'une maîtrise d'œuvre architecturale spécifique, dont le cahier des charges intégrera les contraintes d'insertion analysées en phase d'études préliminaires* ».

Ainsi les informations complètes permettant tant aux habitants et aux travailleurs du territoire qu'à des locataires de passage (étudiants ou chercheurs temporaires) de se prononcer sur la dégradation de leur lieu de vie ou d'activité ne leur seront accessibles que bien après le moment où ils auront pu exprimer leur avis pendant cette enquête.

L'imprécision des documents techniques fournis en matière d'impact paysager est du même ordre que pour le secteur agricole et sur la base de la même jurisprudence, aboutit à la même dénonciation de l'absence d'utilité publique véritable du projet.

C) Sur le transport de personnes par le projet de ligne 18 :

Terres Fertiles a déjà exprimé dans son premier avis déposé le 23 mars des arguments de refus de ce projet en particulier sur le coût économique et son déficit, sur l'absence de gain réel pour les habitants. Il convient de compléter néanmoins le 1^{er} avis de Terres Fertiles sur les points suivants en raison des arguments présentés par la SGP lors des réunions publiques :

1°) L'absence de gain de temps :

La SGP se limite à évaluer le transport sur la durée de gare à gare entre Versailles Chantiers et Massy Palaiseau ou Orly.

Cette présentation est trompeuse car elle laisse croire que la ligne 18 fournirait un vrai gain de temps, comme s'i elle serait accessible de quai à quai aux autres lignes de transport ferré.

Ce n'est nullement le cas puisque les gares souterraines seront à une profondeur environ de -45 m, soit l'équivalent de 15 étages à descendre ou monter pour relier la surface au quai de la ligne 18.

Que ce soit par escalator ou ascenseur, **il convient alors de rajouter au moins 5 mn pour descendre au quai et autant pour remonter du quai en surface** en plus du temps de gare à gare.

Satory n'est plus alors à 2 mn de la gare de Versailles Chantiers mais à 12 minutes.

La sortie à Orly n'est plus à 34 mn mais à 44 mn !

A ce calcul minimal il convient de rajouter encore quelques minutes pour se rendre de la sortie de la ligne 18 jusqu'aux parkings de voitures ou aux bus.

C'est comme si un Francilien arrivant à la gare SNCF de Paris Montparnasse négligeait les 10 mn du long couloir souterrain pour rejoindre le métro dans son temps de transport...

2°) Le déficit économique de la ligne :

Un responsable de la SGP ayant tenté de répondre à l'argument du déficit d'exploitation prévu, en annonçant que le service public assumerait le déficit sur ce tronçon pour le bénéfice des usagers, il apparaît nécessaire de rappeler qu'aujourd'hui et depuis plus de 15 ans, toutes les politiques publiques de transport lourd ont conduit la SNCF et la RATP soit à supprimer les lignes non rentables, ou à réduire les déficits en

réduisant les horaires de fonctionnement en journée, soit à susciter des politiques d'aménagement rentabilisant les lignes.

On peut légitimement douter que la SGP se place dans des choix économiques disparus et d'un engagement profond de la SGP vers une telle politique.

On peut penser que c'est bien plutôt l'urbanisation massive du Christ de Saclay, puis de Toussus le Noble où, rappelons-le, une zone d'urbanisation prioritaire est prévue dans le schéma directeur de la Région IdF, qui apporteront les compensations économiques, puisque tout m² construit dans la zone desservie fournit directement des ressources à la SGP.

Sur un viaduc aérien installer une gare aérienne de plus à proximité de Chateaufort desservant Toussus le Noble ne sera guère coûteux rapporté au 3 milliards d'€ du projet actuel.

C'est donc bien l'urbanisation du Plateau qui sera la solution du déficit.

De plus la SGP annonce un choix budgétaire qu'elle n'aura pas à assumer mais qui reviendrait au STIF et le déficit de la ligne 18 impacterait alors négativement d'autres lignes franciliennes.

Ces 2 points montrent l'absence de gain de temps pour les usagers/usagères de l'éventuelle ligne 18 et les conséquences économiques négatives du projet finalement pour l'ensemble des Franciliens/nes.

Pour Terres Fertiles ces arguments ajoutés à ceux exprimés dans le 1^{er} avis et à la jurisprudence trouvée ôtent au projet de ligne 18 toute notion d'utilité publique.

D) Enfin sur le plan de la démocratie :

La Charte de l'Urbanisme Européen dont nous parlions plus haut recommande la création d'un espace d'expression pour le citoyen dans le processus de décision. Ici une place est accordée aux citoyens/ennes dans l'expression, **mais absolument aucune place n'est accordée dans le processus de décision**. Pour preuve, lors de la concertation renforcée de juillet dernier, plusieurs associations ou collectifs ont énoncé par écrit et lors des réunions publiques, l'existence d'une solution alternative par la prolongation sans changement de l'actuel RER C allant de Massy à Versailles Chantiers jusqu'à St Quentin en Yvelines, dont la réalisation chiffrée par la SNCF coûterait le dixième du projet de ligne 18. Malgré leur demande ce projet alternatif n'a pas été intégré dans le dossier d'enquête publique.

En conclusion :

Dans ce 2^{ème} avis, complémentaire à celui déposé le 23 mars dans ce dossier d'enquête, considérant :

- d'une part que la jurisprudence a remis en cause des projets publics en raison d'un coût excessif par rapport au service rendu,
- d'autre part que le repérage dans ce dossier d'une atteinte à la ZPNAF dans tous ses secteurs, d'un impact économique portant atteinte à la viabilité de l'agriculture péri-urbaine du Plateau, de l'absence de service rendu suffisant aux Franciliens/nes en rapport au coût annoncé du projet et à ses conséquences négatives,
- enfin compte-tenu des imprécisions contenues dans le dossier que nous avons montrées,

Terres Fertiles estime que le projet de ligne 18 présenté ne peut se prétendre d'utilité publique au vu du dossier en particulier dans son tronçon Massy - Versailles Chantiers et maintient son avis défavorable à la ligne 18.

L. Sainte Fare Garnot (Gérant de Terres Fertiles)