

Enquête Publique concernant le Métro (ligne 18) projeté sur le Plateau de Saclay (11 juin au 10 juillet 2018)

Avis de Terres Fertiles

Terres Fertiles est un groupement de 1200 habitants du territoire qui se sont regroupés en 2005 pour acheter collectivement 20 ha de terres agricoles sur le Plateau de Saclay. 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 la pratique d'une agriculture respectueuse de l'environnement.

A ce titre Terres Fertiles est particulièrement concernée par la ligne 18 dont le tracé traverserait ses parcelles cultivées sur les communes de Saclay et Villiers le Bâcle si cette ligne venait à être réalisée malgré l'opposition des habitants du territoire.

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 dernières enquêtes publiques (*les derniers avis de Terres Fertiles datant de mars et avril 2016 sont toujours accessibles sur le site : terresfertiles.com/ interventions de TF/Avis et saisines*). Enfin Terres Fertiles est partie prenante d'un recours collectif avec plusieurs associations contestant la notion même d'utilité publique de cette ligne.

Rappelons les arguments de refus de ce projet qui constituaient les avis de Terres Fertiles en 2016 qui restent totalement valables à ce jour :

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 ZPNAF¹.
- néfaste à l'environnement.

Ils n'ont pas changé car rien dans le projet de ligne 18 s'est aggravé.

Cette nouvelle enquête publique porte sur l'avis de l'Autorité Environnementale (A.E.) en date du 21 février 2018, cet avis actualisant l'avis précédent de 2015 lié au dossier d'enquête de 2016.

L'A.E. fait remarquer que certaines de ses recommandations de 2015 n'ont pas été prises en compte suffisamment par la Société du Grand Paris (SGP).

Avant toute chose il est important de dire combien les associé(e)s de Terres Fertiles qui ont lu le dossier de cette enquête publique depuis sa mise en ligne ont été choqués par les réponses de la SGP aux questions exprimées par l'A.E. dans son étude d'impact, en raison de la méconnaissance du Plateau, de la

¹ Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière.

vie de ses habitants, des enjeux environnementaux décisifs que révèlent ces réponses, tout autant que du mépris largement perceptible à l'égard des choix de vie des habitants à travers les expressions employées (voir § suivant).

Avant de reprendre les impacts délétères sur l'environnement de ce viaduc aérien sur le Plateau et plus globalement de toute la ligne 18, il convient de rappeler :

- Que la ligne 18 ne répond pas du tout à une « utilité publique » puisqu'elle ne répond pas aux besoins des habitants pour les trajets domicile-travail. J. Lorthiois (urbaniste) l'a expliqué lors des assises de la mobilité fin 2017 en montrant que les déplacements entre les bassins d'emploi 78 et 91 ne représentaient que des flux marginaux pour lesquels un métro ne se justifie aucunement.
- Que la ligne 18 dans son ensemble ne répond pas non plus à une « utilité publique » pour les temps de transport Versailles Chantiers-Orly puisqu'elle annonce « *Versailles Chantiers-Massy Palaiseau en 26 à 27 mn* » alors que le RER C actuel l'effectue en 19 mn dans un sens et 23-24 mn dans l'autre sens.

Ajoutons que le temps annoncé par la SGP pour la ligne 18 n'est que celui du transport, or les gares de Versailles Chantiers, de Satory, de Massy seront enterrées en grande profondeur de 21 à 25 m soit 6 à 7 étages à descendre (dossier B2) et qu'il est indispensable de rajouter au temps de transport le temps d'accès aux voies depuis la surface même avec des escaliers roulants, la même chose pour la sortie, et en plus le temps d'accès aux gares depuis les zones de stationnement. Au total il convient de rajouter au moins 1/4 h. Des milliards pour un temps de transport plus long !!!

Sur l'impact paysager :

Rappelons que là où il y avait une cohérence avec des espaces agricoles se poursuivant par des lisières boisées, avec quelques grandes fermes et 4-5 villages, l'urbanisation dense étant autrefois limitée aux vallées voisines et aux extrémités du Plateau, s'érige désormais comme une verrue une urbanisation dense en plein champs. Cette densification sur le Plateau interpose optiquement des immeubles de 5 à 8 étages qui masquent complètement les coteaux boisés.

C'est pourquoi lorsqu'on lit au milieu du dossier B3, dans le chapitre consacré au paysage et plus particulièrement à l'impact paysagé du viaduc sur le tronçon ouest (p 364 et suivantes) :

- Le passage du viaduc est une opportunité d'amplifier les ensembles paysagers
- Le viaduc sera un marqueur territorial valorisant le territoire.

Chaque habitant(e) sait bien qu'il s'agit en fait de l'exact inverse, ce viaduc aérien constituera d'abord une dégradation majeure supplémentaire des paysages ruraux traversés, une dévalorisation du territoire déjà dégradé par le cluster construit sur la frange sud du Plateau.

On mesure combien la SGP s'est ainsi efforcée, en cherchant à inverser tous les défauts paysagers du viaduc en soi-disant avantages (au titre d'un paysage de science-fiction d'horreur), de contourner ce que nous disons tous sur son impact dévastateur.

Il y a de nombreuses expressions « inversées » dans le dossier B3 à propos de l'impact paysager : « *le viaduc dans une position de catalyseur de paysage* » en est une autre (catalyseur signifiant constructeur); grammaticalement cette manière d'écrire l'inverse du sens véritable employée par la SGP se nomme « antiphrases ».

Impact sur l'environnement paysager du fait de son isolement, de son béton brut attristant, déprimant, de sa hauteur imposante, de son effet destructeur des liens entre agriculteurs, habitants et leur environnement proche.

Ce qui constitue le mépris à l'égard des habitants, réside dans ce langage technocratique considérant que le viaduc, comme le cluster, « apportent le progrès », vont embellir le Plateau, valoriser le territoire. Les expressions vont jusqu'à l'absurde puisque quand il est seul au milieu des champs, la SGP prétend valoriser cette absurdité en disant du viaduc aérien au milieu des champs : « il s'exprime sans artifice ».

La SGP glisse très vite sur l'impact paysager des 3 ou 4 gares aériennes qui vont quand même s'étirer chacune sur 60 m de long et 18,5 m de hauteur (dossier B2 p 75).

Recouvertes totalement de métal elles créeront des écrans visuel de plus de 1000 m² chacune.

Il en sera de même pour le « poste de secours » (sorte de mini-gare également entourée de métal) qui devrait être implanté lorsque les gares sont distantes de plus de 5 kms. Cela situe un poste de secours à 5 kms de la gare du Christ de Saclay donc devant Chateaufort.

Quant à la destruction de la zone boisée (Villebois) de Palaiseau où sera implanté le site de maintenance la SGP passe très vite alors qu'elle reconnaît un « *impact fort* » « *malgré les mesures de compensation* » effectivement le bois sera rasé !

Alors même qu'aucun financement n'est prévu pour une gare dans le quartier C. Claudel, au voisinage du site de maintenance, juste après le quartier C. Claudel de Palaiseau, la SGP annonce qu'elle élargit les « aménagements » (entendre « les destructions ») pour construire cette 4^{ème} gare du Plateau déjà anticipée dans l'élargissement des espaces construits, alors même qu'elle n'est pas budgétée.

De même il faut beaucoup chercher dans le dossier pour se représenter la masse du viaduc : un dessous de tablier à 6 m du sol (dossier B2 p115), les rails à 10 m environ, et donc un haut de rame vers 13 m (n'ayant pas trouvé cette précision dans le dossier il s'agit d'une déduction sur une hauteur moyenne de rame).

Un faitage à 13 m c'est un immeuble de 4 étages ! Donc quand le train passe il y a à 6 m du sol un écran visuel de 7 m de haut, comme un immeuble de 4 étages !

La largeur du tablier viaduc démultipliera l'impact paysager. Elle atteint quasiment 8 m (dossier B2 p31) donc constituera une masse en hauteur imposante et très visible, un véritable écran optique quand on regarde le ciel et une très large ombre portée sur le sol.

La SGP dit que le viaduc va créer du lien entre les habitants et leur environnement ! Nous sommes évidemment convaincus de l'inverse.

La SGP écrit même (dossier B3 p369): « Le dessous du viaduc est conçu afin ... de développer des usages récréatifs notamment à destination des usagers évoluant sous l'infrastructure du métro »....

Quand on habite à Villiers, ou Chateaufort qui peut imaginer une seconde qu'un viaduc juste à la sortie du village ça donne beaucoup plus envie de passer dessous pour « *y développer des usages récréatifs* », ou beaucoup plus envie d'aller se promener sur les chemins de terre entre les champs que quand il n'y avait pas de viaduc !

Sur l'agriculture :

Alors que l'A.E. exprime dans ses recommandations (dossier Avis des Instances p110) « *de justifier le doublement des emprises nécessaires à la réalisation de la ligne* », on ne peut que remarquer dans les réponses de la SGP le même déni des impacts, y compris cumulés avec la future RD 36 en 4 voies (dossier B3 p547-549). Pour la SGP l'impact est « *limité aux piles du viaduc* ».

En cherchant dans le dossier on trouve qu'il y aura 19 ha détruits en dehors de la ZPNAF, mais il y a peu de choses sur les pertes d'exploitation possibles pour les agriculteurs et les indemnités, un vague « comité de suivi de chantiers » (et rien du tout sur les spécificités des nouvelles exploitations en agriculture bio).

Ce viaduc est désormais élargi dans son emprise par une route « de service » qui va occuper 4 m à côté de la base du viaduc (5 m au pied des piles). A ses pieds se trouveront des noues pour récupérer les eaux de ruissellement, en rizières, entre les piles du viaduc afin de ne pas aggraver les inondations dans les vallées.

Rappelons qu'à ces 19 ha détruits annoncés, il convient d'ajouter tous les hectares de terres où les conditions de développement des cultures seront altérées (ombre, vent accru, etc..).

Du fait des destructions de terres par l'urbanisation, il restera encore au moins 9 kms de viaduc encore au-dessus des terres agricoles sur les 13 kms ; selon notre calcul de 2016 actualisé aux données de la situation actuelle ce sont 27 ha en plus de cultures dont le rendement serait amoindri.

A propos de la consommation des sols, c'est dans l'avis de l'A.E. (p115) que l'on découvre que selon la SGP le viaduc aérien est nécessaire car compatible avec la ZPNAF, alors que le métro enterré serait techniquement incompatible avec la ZPNAF. Le motif invoqué reposant sur la nécessité de construire des ouvrages de sécurité débouchant en surface tous les 800 m dans cette zone, donc consommant un peu de ZPNAF.

C'est un argument non pertinent car si le métro avait été enterré il n'y aurait pas eu besoin de toute l'emprise du viaduc aérien et de sa voie de service de 4 m sur les 13 kms. Ces 16,9 ha que pourrait consommer le viaduc et sa voie de service auraient été alors réintégrés dans la ZPNAF.

Celle-ci se serait trouvée alors largement plus augmentée que l'emprise des « puits » nécessaires au métro enterré ne l'aurait réduite.

Par contre les « zones de transition » où le viaduc rentre et sort de terre représentent 810 m de longueur à Palaiseau et 460 m à Magny les Hx. Ces zones de transition étaient décrites dans l'avis de l'A.E. de 2015 comme « *des coupures infranchissables au sein du territoire* ». Signalons à ce propos le photomontage scandaleux fourni par la SGP (dossier B3 p 363) présentant l'entrée souterraine à Magny avec un écrasement de l'échelle en hauteur et un allongement en largeur rendant le viaduc quasiment invisible !!!

Sur les nuisances sonores :

Sujet essentiel pour les habitants proches de la ligne, l'A.E. indique dans ses recommandations « *de présenter les résultats chiffrés des études acoustiques par habitation...de façon à permettre une identification précise des impacts et de préciser, le cas échéant, les mesures d'évitement ou de réduction qui seront mises en œuvre* ».

Aucun problème non plus assure la SGP, pourtant il va quand même passer (selon les indications p 152 du dossier avis des instances et si l'on fait le total des 2 sens) 12 trains/heure entre 5h30 et 7h30 comme de 20h à 2h30 du matin, certes c'est moins que les 42 trains/h aux heures de pointe juste après ces horaires, le matin, et juste avant, le soir !

Or les chiffres de 49 à 55 DB(A) pour Villiers et Chateaufort semblent correspondre à des moyennes sur 30 mn (p 153), ce qui écrêterait ainsi le bruit aigu du moment d'un passage de train. Du fer contre du fer qui roule entre 65 et 100 km/h peut-il être sans impact sur le sommeil des habitants les plus proches de nos villages ?

La seule protection sonore indiquée par la SGP (dossier B3 p583) serait apportée par des déflecteurs de 1,5 m de haut le long du viaduc.

On peut relever que les logements prévus dans les 2 ZAC seront encore moins bien lotis et en zone rouge même. Quel beau « *système urbain novateur* » (comme le présente la SGP dossier B3 p364) de continuer à installer, comme il y a 50 ans, des logements neufs au bord d'une ligne de train qui va générer des nuisances sonores importantes pour leurs habitants !

Sur les déblais (5,4 millions de tonnes à évacuer) :

L'A.E. demande « *d'explicitier comment est assurée la cohérence entre les principes retenus dans le schéma de gestion et de valorisation des déchets, le schéma directeur de gestion des déblais de la ligne à actualiser et les marchés de travaux* ».

Dans les réponses de la SGP il y a de nombreuses pages, mais la SGP glisse vite sur l'impact sur la circulation, alors que les 2/3 seront évacués par les autoroutes et voies rapides, alors que la SGP (dossier B3, p 319) indique « *un impact fort sur le Plateau* ».

Quant aux sites de stockages de ces déblais, l'Autorité Environnementale elle-même remarque les hypothèses très générales de la SGP et le risque de saturation des sites prévus puisqu'ils pourraient bien être insuffisants pour recevoir tous les déblais prévus des autres lignes du métro du grand Paris.

Rappelons pour mémoire que la SGP n'avait pas hésité dans la précédente enquête concernant la ligne 18 à indiquer 4 sites de stockage qui allaient fermer en 2016,17 et 18 pour des déblais sortant en 2020 ! Ceci n'avait pas échappé à l'A.E. qui l'avait indiqué dans son avis de 2015.

Quand on voit à Champlan les dégâts dus aux déblais de la ligne 15 qui devraient arriver très prochainement, on ne peut minimiser ce sujet pour le Plateau.

Remarquons que le sujet doit poser un problème à la SGP car elle rend difficile l'accès aux informations claires, en commençant par répondre à l'A.E. dans le dossier B2, puis indiquant des informations complémentaires se trouvant dans le dossier B3, où là elle renvoie au volet F (annexe 8) ! Particulièrement volumineux et impossible à lire en entier en quelques jours au début de cette enquête publique.

Sur l'archéologie :

L'impact est reconnu comme « variable selon les découvertes » (dossier B3 p550-551) alors qu'ont été ou seront détruits des éléments de l'histoire patrimoniale et agricole de notre territoire datant du début du millénaire mais aussi de l'âge du bronze.

Les effets sur les humains :

Il manque dans l'étude d'impact ce chapitre pourtant très important. En effet la SGP elle-même reconnaît (dossier B3 p 364 et suivantes) que le dessous du viaduc est assombrissant, parle de « sensation d'écrasement » et de « ressentis négatifs en terme d'ambiance ».

La SGP n'a nullement pris en considération le coût humain de ce viaduc aérien chez les habitants qui verront leur cadre de vie dégradé avec les conséquences évidentes sur leur moral, les conséquences des perturbations du sommeil générées par viaduc et trains à proximité des habitations. Coût indirect ainsi mais coût direct par les consultations médicales nécessaires, les médicaments peut-être parfois, etc...

Encore une fois on constate que cette Opération d'Intérêt National (O.I.N.) engagée par tous les gouvernements successifs depuis 2007 impose son ordre par la force, en détruisant les vestiges historiques de notre territoire, en détériorant sa première ressource économique : l'agriculture, en dégradant définitivement le cadre de vie des habitants, ce qui constitue aussi une manière de contraindre au départ tous ceux qui ne sont pas des adeptes des mégapoles anonymes et déshumanisées, et en passant outre tous les avis défavorables des habitants exprimés de manière répétée enquête après enquête, en ignorant les recours juridiques en cours contre le cluster et la ligne 18.

A l'époque du réchauffement climatique, des limites plus qu'atteintes dans la détérioration de la biodiversité qui nécessitent d'abandonner immédiatement les pesticides, au moment où les citoyens demandent de plus en plus à vivre sainement, à manger de la nourriture bio et où il est intelligent de la produire localement, l'aménagement du territoire qu'impose l'Etat sur le Plateau par cette O.I.N. est un modèle vétuste qui continue d'exporter les zones urbaines dans les zones agricoles en les détériorant, avec toujours la logique économique d'une croissance reposant sur le BTP et la spéculation immobilière.

Pourtant n'oublions pas nos nombreuses actions et leurs effets positifs pour limiter l'ampleur de la destruction initialement prévue de notre territoire :

N'oublions pas que si aujourd'hui il existe une ZPNAF protégée sur le Plateau, c'est parce que nous, les citoyennes et citoyens, aidé(e)s par nos associations, avons su convaincre (de 2007 à 2010) certains des élus locaux, quelques députés, quelques sénateurs qui ensuite ont intégré une partie de nos demandes dans leurs amendements modifiant la loi, alors que déjà l'Etat nous riait au nez.

N'oublions pas les nombreux recours en attente :

- Recours des 4 maires de Villiers le Bâcle, Chateaufort, Saclay et Magny les Hameaux contestant le bien-fondé de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la ligne 18.
- Recours de l'ensemble des associations actives pour l'environnement du Plateau et des vallées contre cette DUP.
- Recours au niveau Européen effectué par les associations en raison des infractions commises, selon elles, par l'Etat Français eu égard à la législation Française comme Européenne.

N'oublions pas notre demande de moratoire adressée au 1^{er} ministre en raison des recours en attente de jugement.

N'oublions pas les doutes exprimés en plusieurs occasions par des experts reconnus nationalement (Cercle des Transports, Commissariat Général aux Investissements, Cour des Comptes) sur la non-rentabilité de cette ligne.

N'oublions pas le dérapage des coûts dénoncé par la Cour des Comptes encore récemment qui aurait du aboutir à l'élimination de la ligne 18 vu son coût et sa faible VAN (Valeur Ajoutée Nette si chère aux spéculateurs).

N'oublions pas les inquiétudes de certains commissaires enquêteurs sur la compatibilité de l'ensemble avec la ZPNAF.

N'oublions pas les nombreuses alertes de l'Autorité Environnementale auparavant et ici encore.

N'oublions pas les Assises de la mobilité de novembre 2017, organisées avec beaucoup d'énergie et d'efficacité par les maires des 4 villages² et les associations du Plateau, à la demande des députés des circonscriptions concernées, au cours de laquelle un urbaniste a montré que les flux de populations domicile-travail ne traversaient aucunement le Plateau de Saclay ni venant des Yvelines ni de l'Essonne et donc que la ligne 18 ne répondra aucunement à la demande d'amélioration de transports du quotidien.

En réponse à nos actions légitimes, l'Etat utilise l'EPAPS comme interface de pseudo-concertation chargée surtout de déminer le terrain local (ce qu'elle n'a pas obtenu), oppose le silence, fait semblant d'ignorer les recours, impose sa logique malgré l'échec universitaire déjà patent (le rassemblement de toutes les écoles et universités en une seule entité pour une meilleure visibilité internationale a été rejeté et ne se fera pas), continue de prétendre améliorer la recherche alors qu'il y a une réduction globale des moyens par étudiant, veut faire perdre à la recherche agronomique tout l'intérêt historique des parcelles de Grignon, etc...

L'Etat n'a toujours pas intégré que le seul modèle d'aménagement du territoire adapté au 21^{ème} siècle réside dans la Préservation absolue des terres agricoles et cela d'autant plus qu'il existe des villes autour, aide à la reconversion vers le bio, sanctuarisation des espaces naturels pour sauver la biodiversité (dont l'être humain est partie prenante), classement des espaces forestiers, arrêt de l'extension urbaine en particulier les zones commerciales, reconstruction de la ville sur la ville (ça veut dire ici qu'on rénove les hôpitaux là où ils sont en ville, à Longjumeau, Orsay, Juvisy, et qu'on n'en construit pas un à leur place en pleine zone agricole sur le Plateau).

Vivre au 21^{ème} siècle c'est remettre l'environnement au centre de tout aménagement du territoire.

Enfin pour terminer nous refusons qu'une étude d'impact comme celle-ci, effectuée en 2016-2017, puisse avaliser 10 ans à l'avance un aménagement dont on sait qu'il ne débutera au mieux qu'en 2027 et ne deviendra effectif qu'en 2030 et encore, alors que les critères de protection de l'environnement et ceux d'appréciation des impacts du viaduc aérien auront forcément beaucoup évolué dans 10 ans.

Il est indispensable que la commission d'enquête aboutisse à la conclusion que l'étude d'impact sur laquelle il lui revient de statuer n'est aucunement applicable au tronçon ouest (Christ de Saclay-Versailles) de cette ligne 18.



**L. Sainte Fare Garnot (gérant de Terres Fertiles)
28/06/2018**

² Saclay, Villiers le Bâcle, Chateaufort, Magny les Hameaux



Société Civile pour le Développement d'une Agriculture Durable en Ile de France