

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

Extraits de pages de l'avis de l'autorité environnementale

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).

L'avis de 2018 commence p 109 du dossier d'enquête intitulé « Avis des instances », avec en début une synthèse de l'avis détaillé qui suit.

Nous reproduisons ici les principaux éléments de la synthèse présentée, d'abord les recommandations de l'A.E. puis ensuite les passages les plus significatifs de l'avis détaillé plus précis, sujet par sujet : environnement, consommation du sol, gestion des déblais, espèces protégées et corridor à Polytechnique, nuisances sonores, puis effets cumulés des projets.

Après ces éléments de l'avis de l'A.E., nous examinerons les réponses de la SGP.

Elle recommande également principalement :

- en ce qui concerne la gare CEA Saint-Aubin, de présenter dans le dossier les procédures nécessaires à mener pour réduire le périmètre de danger du réacteur OSIRIS suite à sa mise à l'arrêt définitive, puis de préciser le devenir de la zone *non aedificandi* définie autour du CEA et la redéfinition des zones de danger liées à chaque installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) encore en exploitation dans la zone de danger actuelle du réacteur, ainsi que les conséquences de ces évolutions tant pour le tracé lui-même que pour l'installation de la gare,
- de regrouper dans un même chapitre de l'étude d'impact l'ensemble des considérations sur les débits d'exhaure, de justifier les facteurs de sécurité pris sur les débits d'exhaure pendant les terrassements, et de mettre en cohérence l'évaluation des conséquences des rabattements de nappe,
- de justifier le doublement des emprises nécessaires à la réalisation de la ligne,
- 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 18 à actualiser et les marchés de travaux,
- de présenter les résultats chiffrés des études acoustiques par habitation ou établissement sensible, 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.

Dans l'avis détaillé, p 114 on trouve :

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Dans son avis Ae n°2015-63, l'Ae avait considéré que les principaux enjeux environnementaux du projet concernaient :

- la prise en compte des caractéristiques géotechniques du fuseau retenu, s'agissant de tunnels d'une longueur cumulée d'une vingtaine de kilomètres, à creuser sous des zones d'urbanisation parfois dense, dans des substrats géologiques de nature diverse ;
- le bruit et les vibrations, d'une part en phase chantier, et d'autre part en phase exploitation ;
- le traitement des déblais : l'extraction, le transport, la réutilisation ou le stockage et le traitement d'environ 2,3 millions de m³ de déblais dont une partie potentiellement polluée, représentant plusieurs dizaines de milliers de chargements de poids lourds, sur des distances qui peuvent être importantes ;
- les impacts induits localement sur l'urbanisation et les transports à proximité des gares, commune par commune et en liaison avec la territorialisation de l'offre de logements, les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement locaux ;
- à l'échelle de la région, la contribution du projet aux objectifs assignés au réseau global en matière de réduction de l'étalement urbain d'une part, et des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'autre part.

Au vu du dossier actualisé, les enjeux relatifs à la gestion de l'eau, en particulier des eaux d'exhaure, et les impacts induits, notamment sur les milieux naturels, par les emprises des aménagements prévus constituent également des enjeux forts.

Page 115 de l'avis de l'A.E. on lit les dégâts accrus en consommation de terres par rapport au projet soumis à enquête en 2016.

2.2 Consommation du sol

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 (étude d'impact § 6.2.2), soit 16,5 ha d'impact permanent pour la création du centre d'exploitation ainsi que des gares, ouvrages annexes et piles du viaduc (précédemment estimés à 8 ha), et 92 ha d'impact temporaire pour l'emprise des chantiers (précédemment 47 ha)¹⁹. Ces nouveaux éléments sont fournis sans attention signalée ni explication sur les motifs de ces augmentations, ni mise en relation avec les modifications d'organisation de la cinématique des tunneliers. L'impossibilité de mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction plus pertinentes n'est pas démontrée.

Les impacts permanents associés sont liés principalement au centre d'exploitation dont l'emprise, précédemment estimée à 6,4 ha, est désormais estimée à 8,4 ha, soit une augmentation de 30 %, alors que le schéma d'implantation est resté identique à celui figurant dans l'étude d'impact initiale. Pour les impacts temporaires, il n'est pas précisé si l'estimation des emprises nécessaires aux chantiers intègre également les plateformes de gestion des déblais.

Le constat renvoie à la gestion des déblais et à l'analyse des impacts sur les milieux naturels (cf. § 2.5 et 2.6 2.6). Il renvoie également à l'incertitude déjà relevée concernant la prise en compte des ICPE rattachées à la ligne dans la demande d'autorisation environnementale (cf. § 1.3).

L'Ae recommande de justifier le doublement des emprises nécessaires à la réalisation de la ligne.

L'étude d'impact précise que le viaduc traverse des terrains agricoles, en dehors de la ZPNAF. La traversée en viaduc permet d'éviter l'implantation tous les 800 m d'ouvrages de sécurité « incompatibles avec la zone de protection » et le tracé est optimisé au plus près des axes routiers existants ou en restructuration. Des impacts résiduels en phase d'exploitation sont identifiés concernant 18,7 ha agricoles, hors ZPNAF, au niveau des noues et des pistes d'accès pompiers, et du fait des modifications hydrauliques et lumineuses sous le viaduc. 35 ha de terres agricoles seront nécessaires pour les emprises du chantier, toujours hors ZPNAF²⁰. Des concertations ont été mises en place avec les exploitants agricoles, et des dispositions sont prévues pour assurer la remise en état des sols après travaux. Le dossier ne prévoit pas de suivi spécifique de la remise en état des sols agricoles ; il prévoit la mise en place d'un « comité de suivi de chantiers (COSU) spécifique permettant une interface avec la profession agricole ».

Pages 117 et 118 figurent dans l'avis de l'A.E. les éléments ci-dessous concernant les déblais du chantier de la ligne 18.

2.5 Gestion des déblais

L'étude d'impact actualisée précise les volumes des déblais par site : gare, puits d'entrée de tunneliers, ouvrages annexes, zones de transitions, centre d'exploitation. Les volumes globaux ont été réestimés par rapport à ceux présentés dans l'étude d'impact initiale (2,7 millions de m³ contre 2,3 millions de m³).

Le dossier comporte dans ses annexes, « le schéma de gestion et de valorisation des déchets » de juin 2017 qui présente la politique générale de la SGP concernant notamment les déblais (sondages, outil de traçabilité, labellisation d'exutoires, etc.). En revanche le schéma directeur d'évacuation des déblais de la ligne 18 n'a pas été actualisé, ni même rappelé, alors qu'il constituait une annexe à part entière de l'étude d'impact initiale. Celle-ci prévoyait l'utilisation d'un mode d'évacuation exclusivement routier, sous réserve des résultats d'une étude visant à déterminer les possibilités d'évacuation des déblais par voie ferroviaire à Satory. L'étude actualisée mentionne désormais des possibilités d'évacuation ferroviaire sur plusieurs sites : gare de Massy-Palaiseau, puits d'entrée de l'OA 12, puits d'entrée de la gare de Satory, et gare de Versailles Chantiers, ce qui représenterait une évacuation potentielle d'un tiers des déblais produits. Cette recherche de modes d'évacuation alternatifs démontre une volonté d'aller vers une réduction des impacts. Toutefois à ce stade, le recours à ce mode d'évacuation reste encore très incertain, notamment du fait de la difficulté d'obtenir des sillons²⁶, très sollicités, dans les gares concernées.

Le dossier ne présente par ailleurs toujours pas d'analyse des itinéraires pressentis d'évacuation des déblais par voie routière, qui devrait dans tous les cas être prépondérante²⁷.

L'Ae recommande, comme dans son avis n° 2015-63, de préciser les itinéraires envisagés pour les flux de circulation à proximité des zones de travaux et d'évaluer les impacts de ces flux de poids lourds sur les principaux axes de circulation franciliens.

De manière plus générale, le dossier ne précise toujours pas les modalités de caractérisation, de gestion et 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 aux transports des déblais. Les capacités à accueillir dans un périmètre acceptable en vue de leur traitement les déchets pollués ou non valorisables sont incertaines.

En particulier, la caractérisation de la qualité et de la nature des déblais repose, dans l'attente de plans de gestions plus précis, sur des hypothèses très générales²⁸ : de ce fait la quantité de déblais devant être considérée comme des déchets non-inertes ou inertes n'est pas précisément déterminée, de même que les capacités à accueillir dans un périmètre acceptable en vue de leur traitement les déchets pollués ou non valorisables²⁹.

L'Ae recommande d'expliciter

- ***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 18 à actualiser et les marchés de travaux, notamment en ce qui concerne les modalités d'acheminement et d'élimination dans les différents exutoires,***
- ***les risques éventuels de saturation de ces exutoires, notamment pour les déchets pollués ou les déchets non valorisables susceptibles de bénéficier de modalités de gestion dérogatoires.***

Juste après on lit les dégâts sur la zone boisée de Villebois où serait implanté la zone de maintenance :

Cas particulier de l'impact sur les mesures compensatoires de la ZAC Polytechnique

Le projet de ligne 18 vient directement affecter plusieurs milieux accueillant ou prévus pour accueillir des mesures compensatoires de la ZAC Polytechnique. Bien que mentionnant la nécessaire articulation de la ligne 18 et des mesures compensatoires de la ZAC, l'étude d'impact initiale précisait : « la localisation du viaduc et du SMR ne remettent toutefois pas en cause la réalisation des mesures qui seront mises en œuvre au fur et à mesure et au plus tard avant le 31 décembre 2032 d'après l'arrêté préfectoral n°2012/DRIEE/132 portant dérogation à l'interdiction d'atteinte à plusieurs espèces ou habitats d'espèces protégées. » L'Ae tient à soulever ici le manque d'anticipation et cette incohérence particulièrement préjudiciables à la qualité de la démarche « éviter, réduire, compenser » mise en œuvre.

Cet impact concerne principalement :

- le bassin compensatoire prévu par l'EPAPS³³ (dit bassin BEP2), récemment créé, et les zones humides associées. Ce bassin sera affecté en phase travaux sur environ 250 m². Une mare associée et une partie d'une mouillère seront également comblées en phase travaux ; en phase exploitation, le viaduc pourra avoir un effet sur les espèces présentes dans ces milieux du fait de l'ombrage apporté ; une mesure compensatoire est prévue ;
- l'implantation du centre d'exploitation sur des terrains devant faire l'objet de mesures de création d'un corridor écologique, prévu par l'EPAPS. Ce corridor n'a à ce jour pas été réalisé.

La SGP prévoit la reconstitution de ce corridor par le déplacement des aménagements prévus par l'EPAPS, selon le schéma de principe³⁴ suivant :

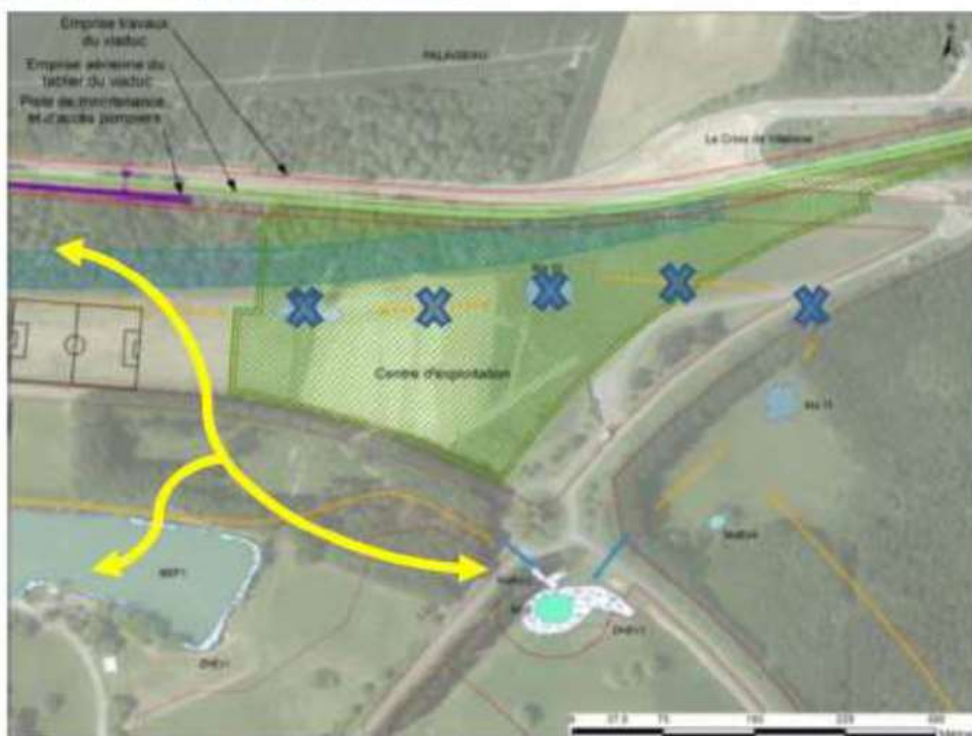


Figure 2 : Schéma de principe de la reconstitution du corridor écologique prévu par l'EPAPS (source : étude d'impact)

Pour l'Ae, la fonctionnalité du futur corridor, qui passera entre le centre d'exploitation et un terrain de sport à créer, mériterait d'être plus solidement argumentée. En particulier, l'attractivité de ce corridor pour les espèces, dans une ambiance acoustique potentiellement bruyante du fait la présence du centre d'exploitation, est à expliciter.

Plus généralement, en cas de doute quant à l'atteinte d'une fonctionnalité au moins équivalente aux mesures de compensation initialement prévues, il conviendrait de prévoir des mesures de compensation supplémentaires.

L'Ae recommande de justifier solidement la fonctionnalité du corridor prévu en compensation du corridor envisagé par l'EPAPS, et, le cas échéant, de prévoir des mesures de compensation supplémentaires.

P 120 la question si importante des nuisances sonores :

2.7 Bruit

L'état initial acoustique repose notamment sur des mesures *in situ*. Les mesures ont été réalisées en des points situés autour de chaque ouvrage annexe et gare, et au niveau de la section en viaduc. Les résultats chiffrés sont présentés en distinguant le bruit diurne et nocturne.

L'analyse des impacts en phase exploitation reste, à ce stade, trop succincte. Si des cartes acoustiques sont présentées pour les sections en viaduc, leur résolution ne permet pas d'en distinguer la légende. Par ailleurs, les résultats numériques sont uniquement présentés par « point de référence » et non habitation par habitation, ce qui rend particulièrement complexe l'évaluation des impacts.

Le dossier présente également, de la même manière, le cumul des bruits routiers et ferroviaires sur certains secteurs. Si l'Ae considère cette approche comme pertinente, les impacts restent difficiles à quantifier pour les raisons évoquées ci-dessus.

Les mesures prévues restent très génériques et non individualisées, le dossier précisant uniquement que : « *Les contributions liées au fonctionnement du métro seul de la Ligne 18 seront conformes aux valeurs réglementaires définies par l'arrêté du 8 novembre 1999. La Société du Grand Paris mettra tout en œuvre pour être en accord avec les réglementations en vigueur.* »

Enfin, aucune carte de bruit n'est présentée pour les gares et les ouvrages annexes, le dossier ne présentant également que des éléments très généraux.

L'Ae recommande :

- *de présenter des cartes acoustiques lisibles pour la section en viaduc ;*
- *d'évaluer plus précisément les impacts acoustiques liés aux gares et ouvrages annexes, notamment par le biais de modélisations ;*
- *de présenter les résultats chiffrés par habitation ou établissement sensible, de façon à permettre une identification précise des impacts ;*
- *de préciser, le cas échéant, les mesures d'évitement ou de réduction qui seront mises en œuvre*

Enfin l'avis de l'A.E. rappelle les effets cumulés entre les impacts de plusieurs projets :

2.8 Effets cumulés

L'étude d'impact analyse les effets cumulés³⁵ de la ligne 18 avec les projets de Tram 12 Express (ex Tram-Train Massy-Evry), du quartier Camille Claudel, de la ZAC de l'Ecole Polytechnique, de la ZAC du Moulon, avec des interventions prévues sur la canalisation d'alimentation en eau potable Palaiseau-Saclay, d'aménagement de la RD 36, de la ZAC Saint-Quentin Est et de la ZAC Satory Ouest. Chaque projet est correctement décrit, et même si elle reste très qualitative, l'analyse est significativement étoffée. Elle conclut à des effets nuls à modérés sur quasiment toutes les thématiques, les seuls effets forts identifiés étant d'une part issus d'effets forts de la ligne elle-même, relatifs d'une part à la gestion des déblais, d'autre part aux milieux naturels au niveau de la ZAC de l'Ecole Polytechnique (cf. § 2.6). Néanmoins, le fait que cette analyse reste en grande partie qualitative ne permet pas d'apprécier avec précision les effets cumulés sur les milieux naturels. Notamment, le dossier ne comporte pas d'analyse plus précise des effets cumulés de la ligne 18 et des ZAC associées sur certaines espèces rares ou patrimoniales des secteurs traversés (par exemple le Campagnol amphibie et l'Etoile d'eau sur le plateau de Saclay), ce qui ne permet pas totalement d'écartier la possibilité d'impacts significatifs.

L'Ae recommande, afin de permettre une évaluation complète des effets cumulés, de produire, en particulier pour l'analyse des impacts sur les milieux naturels, une analyse plus précise et quantitative des effets cumulés de la ligne 18 et des projets retenus pour cette analyse.

Cet avis de l'A.E. est suivi de réponses de la SGP (à partir de la page 123 du même dossier « Avis des instances », mais aussi dans les dossiers B3, B4,C,D,E,F).

La liste des « perles » de la SGP, trouvées dans le dossier B3, voir chapitre consacré au paysage et plus particulièrement à l'impact paysagé du viaduc sur le tronçon ouest (p 364 et suivantes).

Nous tous qui vivons et/ou passons plusieurs fois/jour, sinon très fréquemment, sur le bord sud du Plateau n'avons pas besoin de commentaires pour les apprécier :

- Un système urbain novateur instituant une nouvelle lisière urbaine à l'interface entre les coteaux forestiers et la plaine agricole.
- Le viaduc sera l'occasion de prolonger cette lisière ... achevant de manière qualitative cette frange de plateau.
- Le passage du viaduc est une opportunité d'amplifier les ensembles paysagers
- Le viaduc sera un marqueur territorial valorisant le territoire.
- Le projet doit transcender les contraintes techniques pour devenir un « bel » ouvrage s'insérant de manière évidente dans son territoire.
- Cette stratégie permet d'instituer le viaduc dans une position de catalyseur de paysage...
- Le viaduc propose de jouer avec le végétal sur ses abords
- Le dessous du viaduc est conçu afin ... de développer des usages récréatifs notamment à destination des usagers évoluant sous l'infrastructure du métro....
- Le choix d'une option haute de tirant d'air a été préférée afin de limiter la sensation d'écrasement et d'assombrissement due au viaduc et d'éviter les ressentis négatifs en terme d'ambiance...
- Le viaduc crée une deuxième séquence agricole ... en préservant le dialogue entre les terres agricoles et la lisière du parc du château de Villiers au Sud...

- Et vers Chateaufort : Le viaduc s'affirme sans artifice ... il effectue ici l'unique « échappée » du parcours, entièrement désolidarisé de la résille viaire et des complexes urbains !!! (Comprendre il est loin des routes et des villages, en plein milieu des champs).
-

Un rappel :

Vivre au 21^{ème} siècle c'est remettre l'environnement au centre, et il y a urgence.

On ne peut même plus se satisfaire des termes d'agriculture « péri-urbaine » ni de « pôle agri-urbain ». Ces termes renvoient à la primauté urbaine dans la logique d'aménagement, à la centralité urbaine de l'aménagement du territoire, époque révolue où les territoires ruraux devaient s'adapter à la ville.

Un vœu :

Si l'agriculture est réhabilitée dans sa fonction première : nourrir proprement les populations voisines, ce sont les zones urbaines importantes qui deviennent « péri-agricoles » ou « intra-agricoles » et doivent alors s'adapter à ces zones agricoles et naturelles qui constituent alors la nouvelle centralité de l'aménagement du territoire.

Si le Plateau de Saclay en tant que zone naturelle, agricole et forestière est remis au centre des Pays de Saclay, alors toutes les villes des vallées l'entourant qui veulent signifier leur entrée dans le 21^{ème} siècle aimeront se définir désormais par un label valorisant comme « ville péri-agricole ».

A plus grande échelle, il n'est pas trop tard même pour une révision du SDRIF où, au lieu de faire la course à la plus grosse mégapole Européenne, avec 2 millions d'habitants de plus pour 2030, Paris déjà ville parmi les plus denses, et sa couronne, revendiquerait ne plus chercher à grossir, s'engagerait à ne plus s'étendre, à sacraliser ses terres agricoles et se promouvrait « métropole agrico-centrée ».

Un espoir :

Pouvons-nous espérer voir prochainement apparaître dans les engagements des élus locaux : « je m'engage à ne pas étendre l'urbanisation de ma commune au détriment des espaces naturels, agricoles, forestiers »?