



Saclay citoyen
Groupe d'action juridique citoyen et associatif
du plateau de Saclay et des vallées

Jouy en Josas , le 24 juillet 2021

Depuis plus de dix ans les habitants, agriculteurs et associations du plateau de Saclay font face aux volontés de l'Etat sur le plateau de Saclay sans avoir jamais été consultés sur le projet d'ensemble, alors que la saisine de la Commission Nationale du Débat public était de droit en raison du coût et de l'envergure du projet. Des recours ont été engagés avec le soutien de Saclay Citoyen, un recours pour excès de pouvoir est actuellement en cours auprès du Conseil d'Etat, porté par huit associations et concernant la déclaration d'utilité publique modifiée par décret du 14 janvier 2021 relatif au projet de ligne 18.

Préalable : Les modalités de cette nouvelle enquête publiques sont-elles acceptables par la Commission d'enquête ?

En préalable, Saclay Citoyen s'interroge sur la précipitation de cette nouvelle enquête modificative, quand une procédure est en cours auprès du conseil d'Etat.

Par ailleurs, nous soulignons l'anomalie que représente le fait de procéder à une telle enquête publique en plein mois de juillet, sur une période trop brève pour assimiler un dossier constitué de plusieurs de milliers de pages, comportant des termes parfois très techniques, voire incompréhensibles, l'ensemble de ces modalités rendant inaccessible le dossier à une très grande partie de la population.

Paradoxalement, ces milliers de pages ne permettent pas de disposer d'informations précises sur des points pourtant essentiels, comme de nombreux avis déjà déposés l'ont fait remarquer et comme l'a également relevé Saclay Citoyen dans ce qui suit, et ce, à titre d'exemple (il serait trop long de répertorier l'ensemble des contradictions, imprécisions et lacunes qui apparaissent tout au long des milliers de pages du dossier).

Quelle est donc la justification à une telle précipitation qui aboutit à un dossier volumineux certes mais en quoi le volume serait-il une garantie de qualité ?

Les moyens mis en œuvre pour réaliser cette enquête ne sont-ils pas de nature à empêcher une grande partie de la population d'émettre un avis éclairé ? En conséquence, n'y a-t-il pas une entrave à la compréhension du public ?

Partie I - Le projet de mise au sol du tronçon ouest de la ligne 18 est-il d'intérêt général ?

Il semblerait qu'habituellement, dès lors qu'un projet concerne un transport en commun, il soit considéré comme d'intérêt général, car destiné aux déplacements ; à cela s'ajoute probablement une préoccupation en matière de lutte contre la production de gaz à effet de serre.

Sur le premier point celui d'offrir des possibilités supplémentaires de déplacement, nous pensons qu'il importe de renverser le point de vue, et de considérer la modalité de transport comme un outil au service d'une politique d'aménagement du territoire et non comme une fin en soi. En d'autres termes quel type de territoire veut-on promouvoir, quels transports sont alors utiles et nécessaires pour être en cohérence avec cette vision du territoire ? La question est alors d'adapter l'offre et non de transformer le territoire en y plaquant des transports ne répondant pas aux besoins des habitants.

Deux visions s'opposent en effet : celle de la SGP, qui considère l'ensemble de la région Ile-de-France comme un immense bassin d'emploi, ce qui conduit inévitablement à désorganiser l'existant et accroître sans fin la demande de déplacements, et celle d'urbanistes et experts associatifs et citoyens qui privilégient une logique de bassin de vie et d'emploi cohérents, pour offrir aux habitants des emplois de proximité et une vie locale de qualité, dans une logique de réduction des déplacements.

Ces deux visions ne sont pas sous-tendues seulement par une appréciation différente de la qualité de vie et de l'importance des effets sur la santé physique et psychique ; elles ont surtout des conséquences divergentes en matière de réduction de gaz à effet de serre : le modèle de la SGP favorise l'étalement urbain et induit une demande croissante de transports lourds. Toutes les études montrent en effet que les usagers consacrent à leur trajet un temps constant, qui rend illusoire tout gain de temps, car il se transforme en gain d'espace, conduisant à habiter de plus en plus loin, là où le foncier est moins onéreux et donc permet à coût équivalent un habitat plus grand (sans compter que l'épidémie de Covid renforce cette tendance).

Actuellement les études permettent d'observer l'existence de deux bassins d'emploi qui n'ont quasiment rien en commun, l'un dans l'Essonne (Antony/Massy/Saclay/Les Ulis), l'autre dans les Yvelines (Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines). Est-ce pertinent de perturber ces équilibres et de désorganiser ces territoires en créant un transport lourd de transit sur un axe est/ouest ? Rappelons aussi que la SGP souhaite rapprocher « Trappes, mais aussi, au-delà, potentiellement Plaisir et Elancourt, du bassin d'emploi en émergence du plateau de Saclay » ? S'agit-il de rapprochement ou de désorganisation d'un bassin de vie ?

Pourtant des transports en commun, le territoire du plateau de Saclay et des vallées en a besoin. De nombreuses propositions ont été élaborées par les associations et les habitants (amélioration des RER B et C (de Massy à Versailles), maillage nord/sud, téléphérique entre plateau et vallée (côté Essonne, à Orsay et dans les Yvelines entre Versailles et Satory). Pourquoi le transport en commun en site propre a-t-il été supprimé par le département de l'Essonne, qui a validé la création d'une 2x2 voies ? Pourquoi

ce projet de fermeture de la D91 et du mini-tunnel situé à Guyancourt, qui provoquera des embouteillages en chaîne se répercutant jusqu'à des communes de la Vallée de Chevreuse. **Où figurent les études alternatives** dans le dossier qui permettraient d'évaluer le besoin de ce TCSP (avant toute décision de suppression), tout autant que les autres propositions de transport en commun de proximité ? L'appréciation de l'intérêt général de transports en commun sur le plateau de Saclay n'exige-t-il pas ces évaluations au même titre que le projet de tronçon ouest de la ligne 18 ?

En outre, la ligne 18 n'aurait pas d'effet positif en matière de gaz à effet de serre. Le report modal du routier vers les transports en commun serait de moins de 1% selon les dernières estimations de la DRIEA ; sur le plateau par exemple les salariés du CEA sont concernés très marginalement par la ligne 18 lorsque l'on examine la provenance de ceux qui travaillent sur place (et quelle proportion est en télétravail désormais ?).

D'ailleurs l'étude d'impact (pièce G3) énonce clairement «les émissions évitées grâce à l'amélioration **de la mobilité en Ile-de-France ne permettent pas de compenser les émissions induites par le projet de la Ligne 18** ». L'étude d'impact ne trouve comme remède à ce coût carbone supplémentaire que la poursuite de l'urbanisation du plateau de Saclay (« densification autour des gares et un développement d'une structure urbaine »), ce qui semble pour le moins paradoxal car une telle affirmation ne prend pas en compte ni la production de GES liée aux constructions (infrastructures, immeubles etc.) ni l'augmentation de la consommation d'énergie induite par une telle urbanisation. Sur ce dernier point, nous souhaitons donc qu'une évaluation sérieuse soit produite et qu'une affirmation hypothétique voire hasardeuse ne soit pas un motif pris en compte pour apprécier l'intérêt général d'un transport en commun.

Est-il donc pertinent de construire un tronçon particulièrement émetteur de gaz à effet de serre ? Est-il pertinent justifier ces émissions accrues par une fuite en avant vers l'urbanisation ?

Nous demandons que la Commission d'enquête prenne acte de l'effet délétère pour le climat de la construction du tronçon ouest de la ligne 18, bien loin de l'intérêt général attendu a priori.

Partie II - Quel est l'impact du tronçon ouest de la ligne 18 en matière d'expropriation ?

Les documents présentés sont certes volumineux mais imprécis ; il n'est pas possible à ce stade de connaître la nature exacte des impacts sur les parcelles du plateau concernées par la mise au sol ; dès le 30 juin, une observation a été déposée par Saclay Citoyen sur le registre de l'enquête publique indiquant que : « Les documents J 13 a, J13b , J13C qui portent sur l' Estimation sommaire des dépenses pour l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation de la ligne 18 énoncent des objectifs d'expropriation, des estimations de coûts et précisent que la liste des parcelles concernées " figure en annexe". Or après recherche, les dites annexes semblent absentes dans les documents en ligne ».

Cette observation est donc restée sans réponse effective. En effet, lors de la réunion publique du 8 juillet, il a été dit que la pièce E répondrait à la question posée, ce qui après vérification de ladite pièce, n'est pas le cas, en raison du niveau d'imprécision du document.

Deux séries de questions se posent donc

- quelles parcelles seraient expropriées ?
- la ZPNAF serait-elle touchée ?

Les documents de présentation (étude d'impact) indiquent que :

- en phase chantier : « Au total, les emprises chantier du projet de métro de la Ligne 18 (sections souterraines et aérienne) occupent sur la base de la définition du projet actuel environ 41 ha de terres agricoles exploitées ou exploitables ».
« Le projet est susceptible d'interrompre temporairement des chemins agricoles »
« Cette surface ne remet pas en cause la pérennité des exploitations puisque cet impact est temporaire ».
- en phase d'exploitation : les impacts permanents concernent environ 0,65 ha au niveau des futurs ouvrages annexes et 21,8 ha pour la section aérienne et les gares aériennes (soit une augmentation de la surface impactée de 19ha à 21,8ha). Outre les pertes directes consécutives à la disparition de terres agricoles, la SGP indique que « des baisses de production peuvent s'opérer au regard de la consommation d'espace agricole par le passage au sol et des modifications hydrauliques et lumineuses sous le viaduc ».

Saclay Citoyen souligne la violence des conséquences de la mise au sol : fragmentation des exploitations, perturbations des cheminements agricoles, du drainage des terrains limitrophes et compte tenu de l'impossibilité de franchissement de la ligne 18 mise au sol, contraintes majeures pour l'activité agricole qui seront permanentes et usantes au quotidien : moins d'accès, plus de temps de circulation pour les agriculteurs, difficultés d'utilisation de certains engins agricoles etc. Autant de conséquences économiques que de conséquences pour la santé des agriculteurs au plan physique et psychique, risques pour l'avenir etc.

Est-il légitime que l'on ne dispose pas de localisations précises des parcelles touchées y compris par les ouvrages d'art, alors qu'il est bien affirmé « Dans le cadre de la réalisation de ces ouvrages, et des procédures de maîtrise foncière, les exploitants agricoles seront indemnisés dans le cadre de la résiliation partielle de leur bail agricole, et de leur perte d'exploitation » ? **La ZPNAF est-elle touchée ?** Selon le rapport du SGPI « le précédent tracé en aérien mordait sur cette zone » contrairement à ce qu'a toujours soutenu la SGP qui affirmait que la ZPNAF restait identique, en réponse à nos demandes répétées.

Quel crédit apporter désormais aux promesses de la SGP dès lors que l'on ne dispose d'aucun document fiable mais de « faisceaux » imprécis, pouvant empiéter sur la ZPNAF ? D'autant que d'ores et déjà la SGP envisage qu'en phase chantier il n'est pas exclu d'empiéter sur la ZPNAF ainsi qu'indiqué en réunion publique.

Partie III - Est-ce que le projet de mise au sol sur le tronçon ouest présente un bilan tel que les avantages sont supérieurs aux inconvénients ?

La SGP a indiqué que le projet de mise au sol partielle de la ligne 18, du Christ de Saclay à Guyancourt, est justifié par la volonté de diminuer les dépenses prévisionnelles à hauteur de 30 millions d'euros et aussi par souci d'une meilleure intégration paysagère.

Il convient de rappeler que lors d'une précédente enquête publique, en 2018, la SGP avait affirmé que la mise au sol était inenvisageable car son coût était prohibitif et d'autre part n'avait eu de cesse de

répéter que le viaduc valoriserait les paysages. Saclay Citoyen souhaiterait que la SGP explique de façon approfondie les motifs qui conduisent à ce virage à 180° sur ces deux points.

II-1 L'absence de rentabilité du tronçon ouest au regard de la fréquentation

Le Secrétariat général pour l'investissement (SGI) note que le dossier « n'est pas résolument construit pour objectiver l'impact sur le bilan des seules modifications apportées au projet ». Il constate les fortes divergences portant sur les estimations de trafic sur le tronçon ouest. Rappelons que la SGP utilise des méthodes qui lui sont propres et n'a pas retenu les méthodes préconisées par les contre-experts.

Rappelons en effet que de nombreux travaux d'experts et rapports officiels (Direction générale du Trésor, Cour des comptes) ont démontré **la faiblesse du trafic estimé** sur le tronçon ouest et le coût démesuré de ce tronçon en regard de la faiblesse de fréquentation. Encore récemment Jean Vivier dans une tribune parue dans le journal Le Monde, rappelait que le coût du Grand Paris express est délibérément sous-estimé, qu'il « faudrait avoir le courage de remettre en cause le Grand Paris Express », et de « surseoir aux travaux sur les lignes 16, 17 et 18 ».

Ainsi, **la rentabilité de ce tronçon ouest n'est toujours pas démontrée**, d'autant que la SGP n'a pas inclus dans ses prévisions de fréquentation les effets de la Covid (ce que déplore le SGI) ; les nouvelles modalités d'organisation de travail, notamment le télétravail, semblent devoir perdurer au-delà de l'épidémie, en raison des avantages financiers des employeurs (réduction notable des superficies des locaux) et de l'intérêt des salariés à diminuer leur déplacement (temps, fatigue, coût).

II-2 Des inconvénients et conséquences néfastes majeurs liés à la mise au sol du tronçon ouest.

Nous ne reviendrons pas sur la question de l'aménagement du territoire, qui aurait dû faire l'objet d'une évaluation socio-économique spécifique à intégrer dans l'évaluation socio-économique.

Nous étudierons plus particulièrement les conséquences écologiques liées à la modification du tronçon.:

1 La disparition de terres agricoles

Ce projet de tracé ne respecte pas le principe de zéro artificialisation nette qui devrait empêcher toute nouvelle urbanisation sur des terres agricoles. En créant des difficultés d'accès et de franchissement, il va gêner considérablement les agriculteurs dans leur travail quotidien, mais aussi mettre en péril certains ilots devenant inexploitable (le « ventre » de Châteaufort en particulier). Il va fragiliser encore davantage l'activité agricole sur le plateau de Saclay et rendre son évolution plus difficile, la ligne de métro rendant peu attractif le territoire pour de nouveaux agriculteurs malgré la qualité agronomique des terres du plateau ; la production d'une alimentation locale devrait pourtant être une priorité.

Dans l'évaluation socio-économique ne figurent ni l'évaluation de la perte d'activité agricole sur le moyen terme, qui risque de s'accroître au fur et à mesure de l'urbanisation du plateau, ni celle des services environnementaux qu'offrent les terres agricoles (régulation pour le climat, biodiversité, infiltration des eaux etc.).

2 L'écoulement des eaux

Des drains seront détruits pendant le chantier ; un dommage historique mais quelle évaluation économique mettre en face d'une telle perte ? La proposition technique faite par la SGP consiste à remplacer le drainage historique nord /sud par un drainage est /ouest qui perdra en efficacité pour drainer correctement le plateau ce qui conduira inévitablement à des conséquences néfastes et à terme , des coûts, mais aucune prévision budgétaire ne figure dans le dossier.

L'imperméabilisation supplémentaire liée à la mise au sol n'est pas prise en compte, les solutions techniques proposées sont insuffisantes pour la gestion des eaux de surface et ne peuvent faire face aux risques d'inondations par ruissellement. Pourquoi aucune évaluation économique de ces risques ne figure dans le dossier ?

3 Les atteintes à la nature

3.1 La disparition d'espaces boisés.

Dans son avis l'Autorité environnementale (Ae) constate que « la surface totale des boisements, au sens du code forestier, affectés par le projet est estimée à 12,3 ha, soit une augmentation de 6,8 ha par rapport à la version précédente du projet ».

A Guyancourt, le déplacement de 200 m vers le nord-est de la gare de St Quentin-en-Yvelines aurait notamment pour impact de détruire un bois de 5,1 ha.

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) note que « l'évaluation environnementale n'analyse pas la compatibilité des adaptations réglementaires apportées au document d'urbanisme intercommunal avec les orientations du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013. La MRAe note en particulier que le bois du Trou Berger est identifié au SDRIF comme un espace boisé à préserver, mais que l'évaluation environnementale n'analyse pas la compatibilité de la réduction des protections réglementaires du PLUi sur cet espace avec l'enjeu de préservation du SDRIF précité ». La MRAE observe ainsi que « L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines apparaît donc insuffisante dans sa prise en compte de l'enjeu de préservation des milieux naturels ».

Autre exemple, l'impact sur le bois St Martin à Versailles, qui actera à la fois la disparition de l'unique endroit de promenade en forêt de proximité pour les habitants alentour et la coupure de la ceinture verte de Versailles. Alors qu'une revégétalisation diversifiée de la clairière a été engagée, est-il vrai que des coupes sont déjà engagées alors que l'enquête n'est pas terminée ?

Est-ce que la SGP a pris en compte dans son évaluation socio-économique les effets de cette suppression d'espaces boisés ?

Les forêts sont biologiquement plus diverses que tout autre écosystème terrestre elles rendent de nombreux services qui sont sous-estimés et surtout non reconnus, car non valorisés au plan financier. Pourtant les forêts jouent un rôle dans la régulation du climat aussi bien en séquestrant les gaz à effet de serre qu'en offrant des îlots de fraîcheur. Le bilan carbone de la ligne 18 tient-il compte des effets de la destruction de forêts ? Au vu dossier la réponse est négative et il pourtant il n'en serait que plus désastreux certainement. Sans compter sur le rôle des espaces boisés pour lutter contre l'érosion des sols, l'atténuation des effets des inondations. Sans compter la valeur patrimoniale, esthétique, le bien être qu'elles apportent aux humains. Autant d'éléments qui ne figurent pas dans le bilan socio-

économique car non valorisés financièrement. A l'heure où les villes cherchent par tout moyen à réintroduire quelques arbres, la SGP décide de détruire des bois.

Quant à la mesure de compensation proposée, des travaux de boisement dans la forêt de Pierrelaye-Bessancourt, dans le Val d'Oise, on ne sait si ce doit être pris au sérieux ? Les oiseaux et les promeneurs s'y rendront-ils en métro le dimanche ?

En matière de biodiversité, la règle est pourtant « éviter, réduire compenser », pourquoi dans cette séquence la premier moyen, Eviter, n'a-t-il pas été privilégié ?

3.2 Paysages, espaces ouverts

La SGP a-t-elle un droit à détruire la nature, les paysages ?

Imaginons demain le plateau de Saclay défiguré à une extrémité par une barrière infranchissable. Imaginons ainsi un espace ouvert devenu un plateau enfermé, barré par un métro ; un espace ouvert c'est à dire un terrain non urbanisé devenu une zone fragmentée, avec perte des points de vue existants, privant le plateau d'une partie de son identité. Pour les habitants, les promeneurs, les dégâts seront bien réels.

Là encore, s'il est malaisé de chiffrer une telle destruction, qui ne peut être compensée par quoi que ce soit, est-il acceptable de ne pas faire figurer cet inconvénient dans l'analyse socio-économique ?

Désormais la frange sud du plateau en Essonne est balafrée par l'urbanisation, et à l'ouest le même non-respect des espaces naturels s'annonce avec la disparition de plusieurs hectares de forêts. Rappelons que Guyancourt a perdu 481 hectares de surfaces agricoles (soit 68% de ses surfaces agricoles) entre 1982 et 2008. L'urbanisation rampante progresse, la nature disparaît chaque jour.

3.3 La faune

Dans son ensemble, la faune va beaucoup souffrir de cette mise au sol qui va occasionner d'importantes gênes permanentes, détériorer la qualité de vie et de reproduction (en particulier des oiseaux) : disparitions d'habitats, effets des vibrations, pollutions lumineuses majeures dues à l'éclairage permanent y compris la nuit.

Il est pourtant bien connu que les pollutions lumineuses créent un déséquilibre quand il n'y a plus de cycle marqué par l'alternance jour-nuit et toutes les espèces qu'elles soient diurnes ou nocturnes sont déstabilisées.

On peut distinguer plus précisément deux séries de problèmes : d'une part pour les espèces terrestres, d'autre part pour l'avifaune.

- A l'évidence pour la faune terrestre, les conséquences de la barrière infranchissable que constituera la voie au sol sont majeures, car les animaux seront condamnés à n'utiliser que les rares passages prévus. Demain où iront les sangliers ? resteront-ils coincés sur le plateau ? Les agriculteurs ont relevé aussi la difficulté à réintroduire de l'élevage dans ces conditions.

La Mrae s'interroge sur le niveau d'analyse présenté dans le dossier qui « n'offre une vision des enjeux environnementaux qu'à l'échelle intercommunale, difficilement exploitable à l'échelle des secteurs destinés à évoluer dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi et notamment pour ce

qui concerne l'enjeu de préservation des continuités écologiques dans le bois du Trou Berger à Guyancourt ». La MRAe rappelle que « les protections réglementaires instituées sur cet espace par le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur, et réduites dans le cadre de sa mise en compatibilité avec le projet de ligne 18, sont nécessaires au maintien des continuités écologiques ».

Alors que le corridor écologique sud-nord est déjà très défaillant en raison des clôtures déjà réalisées, pourquoi aggraver cette situation (malgré les demandes du SDRIF 2014 de préserver et renforcer cette continuité).

Mais si les conséquences pour la circulation des animaux sont évidentes, d'autres inconvénients peuvent être relevés dans l'étude d'impact (pièce G3) : elle fait état de différentes destructions d'habitats tout au long du tracé, y compris d'habitats d'espèces protégées. Elle indique même qu'il y aura une « coupure d'un corridor de déplacement des amphibiens et du Campagnol amphibie ». Ce dernier est une espèce protégée, la destruction de son habitat est interdite. **Y-a-t-il une autorisation pour effectuer cette coupure ? Figure-t-elle au dossier ?**

- Pour l'avifaune, les conséquences du déboisement (cf. ci-dessus) seraient particulièrement importantes.

L'Ae indique que, en phase d'exploitation, « dans la zone d'intérêt écologique du golf national, le passage au sol implique une augmentation des emprises au sein du golf dans la partie Nord. Ceci engendre un impact sur la bande herbacée et les formations arborées et arbustives présentes au nord de la RD36. Ces milieux constituent un habitat pour des espèces d'oiseaux et d'insectes à enjeux associés aux milieux herbacés ouverts à semi-ouverts (Bruants, Linotte, Fauvette des jardins, Tarier pâtre, Verdier, Demi-Deuil, Criquets, Conocéphale gracieux, Grillon d'Italie, etc.) ». L'Ae recommande des mesures de compensation.

Pour Saclay Citoyen, cette proposition est bien insuffisante, la préservation de l'avifaune ne peut faire l'objet de compromis à l'heure où la question de la perte de biodiversité est désormais au premier plan des problèmes majeurs, au même titre que le dérèglement climatique. Mais là encore aucune étude économique n'apporte d'éléments chiffrés pour illustrer les coûts engendrés à moyen terme qui ne manqueront pas de résulter de cette politique de l'immédiateté.

Plus globalement Saclay Citoyen demande pourquoi les enjeux de biodiversité pour la faune sont insuffisamment analysés ? Saclay Citoyen souhaite qu'une étude complémentaire soit réalisée en intégrant la nécessité de privilégier l'évitement dans la séquence éviter, réduire, compenser.

3.4 Les risques particuliers pour la santé

- Nucléaire

La question de la réduction du danger radiologique avait été très présente lors de la précédente enquête. Pourtant encore aujourd'hui, le Plan Particulier d'intervention (PPI) n'a pas été actualisé, il ne prend pas en compte l'aménagement du Plateau de Saclay, avec le métro et les deux gares prévues dans son périmètre.

Aussi, il persiste de nombreuses incertitudes concernant la sécurité des personnes ; l'information de la population qui est pourtant une obligation légale n'est pas réalisée.

Cette situation nécessite d'obtenir rapidement des réponses précises sur les risques et des engagements qui à cette date font défaut, malgré le sérieux de la question.

- Bruit

Doit-on se contenter de lire dans le dossier : "il est avéré que la mise au sol permet la réduction des impacts acoustiques sur les habitations les plus proches du fait de l'abaissement du profil en long et d'une moindre propagation du bruit lors du passage des rames de métro par rapport au viaduc. Des études quantitatives plus détaillées seront réalisées ultérieurement » ? Des études ultérieures alors que les trains passeront toutes les 3 minutes en principe ? A cela s'ajoute la circulation automobile qui ne décroîtra pas avec la 2x2 voies.

Saclay Citoyen demande que **des études soient réalisées en prenant en compte le cadre de la directive européenne 2020/367 du 4 mars 2020** et non d'anciennes normes. Le coût des nuisances sonores est enfin reconnu comme le démontrent les très récents résultats de l'étude sur l'évaluation du coût social du bruit en France menée par le Conseil National du Bruit et l'Agence de la Transition écologique. A noter que toutefois à ces coûts s'ajoutent ceux non chiffrés pour la faune également concernée par les nuisances sonores.

Pour conclure

Saclay Citoyen constate que l'intérêt général du tronçon ouest de la ligne 18 n'est toujours pas démontré, en raison de son inutilité (absence de fréquentation), de sa nocivité directe (production de gaz à effet de serre) et indirecte (étalement urbain).

Des défauts d'information majeurs persistent dans le dossier aussi bien sur les parcelles concernées et la possible atteinte de la ZPNAF, que sur le bilan écologique qui nécessiterait des études complémentaires à intégrer au bilan inconvénients/ avantages.

Comme lors de la précédente enquête, les études alternatives portant sur d'autres modes de transport de proximité font défaut.

A ce stade, les inconvénients de la mise au sol du tronçon ouest énoncés ci-dessus, ne font pas apparaître d'amélioration, s'agissant de la survie de l'agriculture, de la préservation de la biodiversité, de la lutte contre le dérèglement climatique, de la santé et de la qualité de vie des habitants, de la cohérence du territoire, de la saturation de l'Île de France.

Ces inconvénients sont majorés par le risque d'une urbanisation accrue du plateau de Saclay, la mise au sol du métro étant une porte d'entrée aisée pour une urbanisation tout le long du trajet, expliquant ainsi la volonté des pouvoirs publics de passer outre la non rentabilité actuelle du tronçon dans l'attente d'une arrivée massive de logements sur le territoire

Absence de pertinence du tronçon ouest, défauts d'information sur les expropriations, inconvénients majeurs de la mise au sol : Saclay Citoyen ne peut que constater l'absence d'utilité publique de la modification du tronçon ouest de la ligne 18.

Concluons avec Jean Vivier « Il n'est pas trop tard pour réduire le périmètre du Grand Paris Express ».

Claudine Parayre
Saclay Citoyen

