

Enquête Publique concernant la Déclaration d'Utilité Publique modificative relative à la ligne 18

Ainsi donc, une 51 ème enquête publique (52 ème peut-être) nous est « offerte » afin d'exprimer notre avis sur une 3 ème proposition de Ligne 18. Tout ceci succède à la destruction récente de 400 ha de terres agricoles de très haute qualité, remplacées désormais par 2 millions de m² construits.

L'aménagement du Plateau de Saclay tel qu'il est mené depuis 40 ans a détruit un total de 1 400 ha de terres agricoles depuis 1980.

N'atteint-il pas la limite de l'irréversible ?

Les aménageurs qui se succèdent tant pour créer St Quentin en Yvelines à l'Ouest que pour la zone sud-est du Cluster Paris-Saclay ou ceux à venir pour la ZAC Satory savent-ils quand le cœur du Plateau va s'arrêter ?

Quand le cœur de la biodiversité, de la capacité de régulation thermique apportée par les espaces agricoles, naturels et forestiers qu'ils détruisent peu à peu, sera incapable de continuer à accomplir sa fonction régulatrice ?

Les aménageurs ont-ils cherché à établir le seuil à partir duquel le cœur de l'agriculture s'arrêtera du fait de l'impact économique de leurs décisions ?

Non malheureusement.

En effet aucune étude économique n'est trouvable dans le dossier actuel de la mise au sol de 2000 pages, pas plus que dans les dossiers d'enquêtes publiques antérieures, sur la perte d'exploitation dans l'activité agricole du fait de l'accroissement des charges générées par l'urbanisation intense du Plateau et des difficultés à continuer de mutualiser des engins de plus en plus difficiles à déplacer à travers un maillage de voies rapides et de ligne de métro au sol infranchissables ; aucune étude sur la perturbation de la qualité des sols cultivables en raison de la désorganisation des systèmes de drainage ; aucune étude non plus sur l'appauvrissement de la biodiversité par la pollution lumineuse ; aucune étude sur le prix écologique de la coupure du corridor écologique sud-nord par la ligne 18 entravant la circulation des espèces entre le PNR de Chevreuse et la Vallée de la Bièvre, alors que le SDRIF en prévoyait le maintien et que le Golf National l'a considérablement réduit depuis qu'il est clôturé jusqu'en limite de l'aérodrome de Toussus-le -Noble.

La ligne 18 mise au sol signera-t-elle la fin du corridor écologique pourtant à conserver ?

Dans son ensemble le dernier tronçon de la ligne 18 (Christ de Saclay-Versailles) ne risque-t-il pas en effet d'être le coup de grâce, porté par un aménagement du territoire désuet et passéiste, incapable de comprendre qu'au 21 ème siècle les terres agricoles fertiles et voisines des zones urbaines denses sont les poumons de celles-ci et doivent être protégées intégralement, au lieu d'être saccagées.

La Z.P.N.A.F. protection illusoire :

Le cœur naturel, agricole et forestier de notre territoire ne craint rien, nous dit-on, il est protégé par une ZPNAF de 2033 ha !

En fait un simple décret suffirait à ramener la surface agricole aux seuls 2300 ha « minimum » de terres agricoles prévus par la loi.

Quant aux hectares de bois utiles à la biodiversité ils pourraient disparaître également par simple décret puisque ceux-ci ne bénéficient pas de surface minimum garantie par la loi.

En témoigne la destruction déjà réalisée du bois de Palaiseau (pourtant qualifié Espace Boisé Classé) à l'emplacement duquel sera implanté le site de maintenance de la ligne 18.

Pour ce bois de Palaiseau signalons quand même qu'il semble qu'une compensation soit envisagée par la SGP dans sa grande générosité...loin et peut-être même dans un département éloigné !!! Juste à côté pour toutes les espèces qui s'y réfugiaient.

Comme par hasard la SGP a choisi pour ce site de maintenance un emplacement détruisant non seulement les arbres, mais aussi l'habitat d'un certain nombre d'espèces : écureuils, oiseaux et chiroptères. Pour les oiseaux certains sont pourtant considérés à préserver (Roitelet triple bandeau figurant sur la liste rouge mondiale de l'UICN, Bouvreuil pivoine, Bruant jaune, espèce vulnérable). Quant aux chiroptères pour éviter leur destruction trop massive, il faudra mettre en place un dispositif anticollision et de guidage (pièce G3, p 578).

La destruction du Bois du Trou Berger en témoigne également dans cette nouvelle enquête, dernier bois de ce quartier de Guyancourt, pourtant mentionné « à préserver » dans le SDRIF !

Cette nouvelle gare, déplacée, ce qui justifie une partie de cette nouvelle enquête publique, était prévue initialement à quelques mètres de là, mais dans une friche industrielle !

Au lieu de la maintenir dans un lieu artificialisé bâti il y 35 ans sur des terres agricoles, pour conserver la rentabilité potentielle de cette friche, la SGP préfère détruire un bois à préserver.

En témoigne aussi la destruction de plus de 6 ha de bois classé dans la Bois St Martin à Versailles à l'arrivée de la ligne 18.

De l'intérêt des bois (et de leur participation à la biodiversité et à la lutte contre le réchauffement climatique) tel qu'évalué par la SGP !! La SGP semble bien loin de nous apporter la preuve qu'elle a intégré les objectifs environnementaux du 21ème siècle à commencer par le zéro artificialisation dans sa pratique !!!!

Protéger l'activité agricole nécessite de respecter les conditions de sa viabilité économique :

Déjà actuellement on constate un alourdissement des charges pour les exploitations par la réduction des hectares combinée à des difficultés de déplacement majorées, ainsi qu'à des contraintes renforcées d'évacuation des récoltes à cause des embouteillages des voies rapides (N118 A 86, CD36). La ligne 18 ouest-est n'apportant aucune réponse aux Franciliens qui se déplacent sur ces axes n'en réduira pas les bouchons (ce n'est d'ailleurs pas son objectif annoncé). Or les transporteurs ne veulent venir chercher les récoltes car ils perdent trop de temps dans les bouchons en IdF. Ainsi par paquets successifs s'accroissent des charges sur ces entreprises agricoles.

Nous, nous savons bien que des hectares n'ont jamais protégé une activité économique et que l'activité agricole ne persiste sur un territoire que si l'on veille à maintenir la rentabilité des exploitations. 2300 ha ne garantissent en aucune façon une viabilité économique, que par contre des franchissements impossibles à cause d'une 2x2 voies associée à une ligne de métro mise au sol (donc isolée par des murs) dégradent avec certitude.

Avec la construction de la ZAC Villaroy, puis l'installation du Golf National sur ses terres la ferme de Villaroy a perdu la totalité de ses cultures sur le Plateau et a reçu pour compensation des hectares aux Vaux de Cernay. Mais 20 kms avec des engins (tracteur, remorque, etc..) tous les jours ça grève tellement les charges que bien évidemment il a fallu déménager complètement l'activité. La Ferme de la Martinière a été expropriée de 80 ha, compensés par d'autres terres mais cette fois c'est la qualité des sols qui n'est pas du tout la même et la rentabilité de la Ferme s'en trouvera aussi amoindrie. La Ferme du Moulon de l'UMR a vu ses parcelles amputées des 2/3 pour y construire des stades et là c'est l'assolement réduit d'autant qui influencera en négatif le potentiel des recherches semencières

menées par cette unité de recherche. Au Moulon la ferme d'E. Villain a vu ses terres expropriées et déjà mises en construction, elle n'existe plus.

Désormais ce sont l'activité des fermes Vandame et Bailly qui subiront une dégradation de leur rentabilité donc de leur viabilité du fait de la mise au sol. La ferme d'Arvalis risque fort également de voir son travail de recherche dégradé par la coupure que pourrait effectuer la ligne 18 si elle était réalisée sur le trajet indiqué dans le « ventre de Chateaufort ».

Or jusqu'à présent les fermes du Plateau avaient cherché à mutualiser leurs engins pour en réduire les charges, mais à force de réduire la rentabilité des fermes, le risque est de les conduire dans l'échec économique et le dépôt de bilan, par effet domino.

On pourra toujours voir 2300 ha « protégés » théoriquement mais à quoi cette protection servira-t-elle quand l'aménagement du territoire les aura rendu inexploitablement économiquement ?

Aucune étude économique prospective sur la détérioration progressive des conditions d'exploitation agricole à cause de l'urbanisation et de la ligne 18 n'a été conduite ni par la SGP, ni par l'EPAPS, malgré des avis explicites sur ce sujet déposés dans les registres d'enquêtes publiques précédentes.

L'implication des habitants du territoire :

Que sont devenus tous nos avis (plusieurs milliers au total) déposés lors de chaque consultation publique depuis même la mission pré-OIN de 2007, avant la loi de 2010 ?

Les habitants du territoire ont élaboré et construit leurs propositions avec des événements d'ampleur fournissant des propositions : Assises du Plateau (2009), Cahiers d'acteur pour la CNDP Du Grand Paris Express (2010), Projet alternatif Agri-urbain (2013), Saisine de la CNDP (2015), Journée conférences et débat « Paris-Saclay l'envers du décor » (2017), Assises de la Mobilité (2017). Tous les documents relatifs à ces événements sont consultables sur les sites de COLOS, Saclay Citoyen, Moulon 2020.

Nous tous, les habitants de ce territoire avons démontré notre implication dans notre territoire de multiples façons et que nous avons d'autres projets plus utiles pour lui que sa destruction par bétonnage.

Concrètement, nous les habitants dans toutes nos associations, nous avons depuis 20 ans construit la préservation des sites (obtention du site classé de la vallée de la Bièvre par les Amis de la Vallée de la Bièvre ; actions de développement du PNR de Chevreuse par les Amis du Parc ; actions sur Chateaufort et Magny et jusque dans la Plaine de Versailles par les Amis du Grand Parc de Versailles, actions de protection de l'environnement par l'UASPS sur toutes les communes du Plateau, ces 4 grandes associations étant agréées par le Ministère de l'Environnement) ; nous savons aussi conserver, promouvoir notre patrimoine historique celui des Rigoles par l'ADER ; nous nous sommes engagés dans la démonstration de la viabilité économique des circuits-courts et de leur intérêt dans la promotion de l'agriculture biologique et paysanne avec les Jardins de Cérès ; nous avons su nous engager lorsqu'il a fallu acquérir collectivement 20 ha de terres agricoles pour les maintenir en fermage avec Terres Fertiles ; nous avons été rejoints par les Jardins de Cocagne apportant leur expertise de la réintégration sociale en milieu maraîcher ; puis dernièrement par Terre de Liens, leader national en matière agricole de l'Economie Sociale et Solidaire. Ajoutons enfin que, lorsqu'ils nous l'ont demandé, nous avons su aussi informer des élus locaux et les députés du territoire, afin de mieux comprendre nos déplacements et nos besoins spécifiques de transport à partir des exposés effectués par les experts invités à nos Assises de la Mobilité, experts qui ont complètement contredit l'assise argumentaire de l'EPAPS et de la SGP sur l'utilité publique de la ligne 18 dans son ensemble.

On nous reproche d'être « contre », ce qui serait la preuve de notre bêtise, mais oui nous sommes « contre » la ligne 18 (et le Cluster Paris Saclay) car nous sommes nombreux à être « pour » d'autres projets que celui de l'artificialisation continue des espaces naturels, agricoles et forestiers.

N'avons-nous pas, nous les habitants, exprimé largement nos projets bien différents pour nos territoires ?

N'avons-nous pas construit un projet de pôle agriurbain dès 2010 associant recherche-agriculture et société civile qui ne nécessitait nullement de construire les 2 millions de m² en fin de construction ?

Les aménageurs le savent puisque nous leur avons rappelé en de nombreuses occasions. Ils ont clairement décidé de ne pas en tenir compte.

Cela n'a pas été faute de nous exprimer constamment pendant des réunions lorsque l'objectif en était détourné à leur profit pour diffuser leurs « éléments de langage » par les aménageurs EPPS, EPAPS, SGP.

Mais nous avons aussi beaucoup exprimé nos avis dans des écrits, toujours consciencieusement à travers des dossiers fournis, des analyses argumentées, avec l'apport d'avis d'experts des transports reconnus, le grand souci de l'avenir de notre territoire, et du bien commun devant les enjeux climatiques et environnementaux.

Nos démarches citoyennes ont été soutenues par certains élus, avec en tête les 4 maires des villages du Plateau, mais eux non plus n'ont pas été écoutés par les élus des grandes villes (Massy, Palaiseau, Orsay, Gif, Versailles engoncés dans leur logique).

Tout ceci confirme la fracture des territoires, l'éloignement des décideurs des préoccupations réelles des habitants. Aujourd'hui la tentation de passer en force, comme sur le Plateau, apparaît très préoccupante.

Alors que l'impact du réchauffement climatique est notable déjà en IdF, la SGP n'hésite pas à ignorer l'impact environnemental, comme l'a relevé Saclay Citoyen dans son avis récemment publié : « **Par ailleurs 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 »** pièce G3.

Le déficit démocratique :

Le passage en force des aménageurs par l'artifice d'un OIN, rendant tout ce qui le constitue d'intérêt général par définition, apparaît très préoccupant.

Lorsque les décideurs choisissent d'employer la forclusion pour s'épargner une confrontation démocratique, ils sèment les germes d'éruptions violentes incontrôlables. L'histoire de France en est très riche depuis les Jacqueries du Moyen-Age jusqu'aux révolutions du 18 et 19ème siècle. Leurs issues en ont toujours été sanglantes.

Le mouvement des « gilets jaunes » qui a embrasé la France il y a 2 ans a montré que les Français sont loin d'« être des veaux » comme l'affirmait Ch. de Gaulle et que lorsque des mesures menacent leur existence ils peuvent le faire savoir haut et fort. A l'époque une taxe carbone fort utile pour l'environnement mais établie de manière très inéquitable socialement avait mis le feu au pays.

Ici à Saclay il se peut que l'on atteigne l'insupportable pour un grand nombre d'habitants du territoire en raison d'un aménagement totalement imposé au territoire sur la base d'une logique dépassée issue du 20^{ème} siècle et des Trente Glorieuses, considérant que les espaces ruraux sont à la disposition des

espaces urbains lorsqu'ils ont besoin de s'agrandir et d'autre part que la lutte contre le réchauffement climatique n'a nullement été prise en compte avant d'envisager de détruire 400 ha de terres agricoles.

Ce ras-le-bol pourrait bien émerger du constat que les règles démocratiques légales dès le départ n'ont pas été respectées sur le Plateau de Saclay :

- puisque une Commission Nationale de Débat Public (CNDP) n'a pas été organisée alors que coût total du projet de constructions de l'ensemble du Cluster Paris-Saclay (4 milliards environ, sans compter la ligne 18) devait légalement en faire l'objet. Une CNDP est obligatoire au-dessus de 300 millions €. Le coût de 4 milliards est aisément calculable à partir des 2 millions de m² construits sur le Plateau selon l'EPPS, avec un coût de la construction au m² en IdF à au moins 2000 €. A ce montant il faut ajouter tous les travaux de voirie, les creusements des gigantesques bassins de retenue d'eau destinés à éviter l'inondation des vallées voisines, etc.

Pour l'éviter, l'Etat a eu recours au « saucissonnage » en séparant l'aménagement global en plusieurs ZAC QOX, Moulon, Camille Claudel, Corbeville, évitant d'avoir à présenter un projet d'ensemble trop repérable.

- puisque l'intérêt « général » du Cluster cache en fait une importante opération de spéculation immobilière et devient donc surtout l'intérêt de quelques-uns. Le prix de vente des m² construits (selon les montants indiqués par les vendeurs) est 1500 à 2000 € au-dessus du coût de construction. Pour 2 millions de m² construits, ça constitue un beau profit, entre 3 et 4 milliards !

- puisque aucune véritable concertation n'a eu lieu et qu'au contraire l'expression argumentée des citoyens a été systématiquement disqualifiée (nous n'avons pas oublié les premiers représentants de l'EPPS nous dénommant les Indiens et récusant tout autre aménagement que le sien, en particulier notre proposition de reconstruire les bâtiments de Paris XI sur place par rotation).

- puisque aucune étude comparative n'a été envisagée avec les alternatives (maintien d'un TCSP sur Saclay-Guyancourt et de Versailles à Satory, ou projet modulaire de type Carlina ou similaire pour Versailles-Satory) ou nos contre-propositions (à commencer par le projet téléphérique pour la frange sud du Plateau) ?

Au moment où des inondations dramatiques viennent de frapper l'Allemagne, la Belgique, rappelant que l'aménagement du territoire sans réflexion adaptée ne permet pas de supporter les perturbations climatiques aigües qui seront de plus en plus fréquentes, la poursuite à tout va d'une artificialisation accrue, non seulement par la mise au sol de la ligne 18 du Christ de Saclay à Guyancourt mais surtout par une urbanisation dense (autour de la gare du CEA) dont la SGP a la prérogative, ou sur la ZAC Corbeville participe-t-elle toujours d'un intérêt général ?

Alors faut-il commenter plus avant le dossier de cette nouvelle enquête publique ?

Evaluation des éléments de langage employés par la SGP :

Faisons donc un petit détour en nous remémorant ce que la SGP nous proposait avant (le viaduc aérien) ? En relisant les très belles « perles », dignes du Canard Enchaîné, délayées à volonté dans le dossier de 2018, par la SGP, qui nous vantait ainsi les atouts du viaduc :

- *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...

- Le viaduc s'affirme sans artifice ... (après Chateaufort) 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).

Quelle tristesse serions-nous censés éprouver aujourd'hui devant l'abandon d'un si beau projet antérieur si nous écoutions les sirènes de la SGP à chaque occasion !

Avec cette mise au sol devrions-nous regretter que cette partie de notre territoire, du Christ de Saclay à Guyancourt, ne perde « un achèvement qualitatif » ! « un jeu avec le végétal » ! « un catalyseur de paysage » !! « un dialogue entre les terres agricoles et le parc du château de Villiers ».

Vous rendez-vous compte qu'en perdant le viaduc on perd aussi : « des usages récréatifs au-dessous » !! Ou allons-nous nous amuser désormais ? ...

Ou au contraire, quelle colère ne serait-il pas plus approprié d'éprouver devant le mépris qu'exprimaient de tels arguments, pompeux et trompeurs, cherchant à masquer aux habitants une destruction aberrante de leur territoire ?

Il n'est pas inutile de rappeler ces « éléments de langage » déplorables et ridicules, ubuesques même, qu'employait la SGP il y a seulement 3 ans pour convaincre des bienfaits du viaduc, au moment d'apprécier les « éléments de langage » de la même SGP cherchant à nous assurer du « progrès » que représente le projet de mise au sol.

Tous ceux qui, prenant au pied de la lettre le discours de la SGP, pensent encore que la ligne 18 dans ce nouveau tronçon Ouest Christ de Saclay-Versailles pourrait leur apporter quelque chose, feraient bien de décoder les éléments de langage de la SGP sous peine de d'être fortement déçus par la sujet.

On peut avoir une pensée émue pour les habitants de Palaiseau dont les maisons individuelles vont encaisser les vibrations du métro émergeant à quelques dizaines de mètres, ou ceux du Moulon dont les logements à hauteur de viaduc vont subir les 60 Dbs des rames rapides !! Tous se réjouissaient d'avoir un métro à proximité.

L'absence d'intérêt général :

Car en viaduc comme mise au sol, la ligne 18 particulièrement du Christ de Saclay à Versailles, mais dans tout son ensemble ne correspond à aucun intérêt général, comme l'ont si bien montré des experts (dont J. Vivier) et en particulier sur ce territoire H. Smit, arguments relayés dans leurs avis par les 4 associations du territoire agréées auprès du ministère de l'Environnement mentionnées plus haut ainsi que Saclay Citoyen.

Nous renvoyons à leurs avis contenus dans le registre d'enquête.

Quels crédits accorder aux arguments présentés par la SGP dans cette enquête publique à la lumière des arguments employés antérieurement pour le viaduc ?

Quel crédit accorder du coup à la moindre ligne écrite de ce nouveau dossier de la SGP : l'intégration paysagère, la prise en compte des intérêts des exploitants agricoles, l'amélioration des drainages, le respect de la ZPNAF ?

Quel crédit accorder à une concertation soi-disant bien installée avec les agriculteurs alors que ceux-ci (cf lettres publiées de E. Vandame et V. Bailly) en dénoncent l'absence, le mépris de la SGP à l'égard de leurs demandes issues de leurs contraintes ?

Quel crédit accorder à une « concertation » théoriquement menée avec les associations du territoire ou les habitants, alors que leurs questions précises n'ont pas reçu de réponse lors des 2 réunions publiques du 6 et du 8 juillet ?

Quel crédit accorder à la SGP sur un travail technique abouti, digne du niveau auquel elle prétend se situer, lorsque celle-ci est incapable d'apporter la preuve, à la parcelle, qu'elle n'entamera pas la ZPNAF ?

Quel crédit accorder à ce même respect de la ZPNAF que promet la SGP, alors que celle-ci écrit dans le dossier que « l'empreinte » du projet de ligne 18, couplé avec le doublement de la RD36 sur sa partie essonnoise, sera « de 20 ha de terres cultivables sur toute la partie de Saclay à Magny », et que l'avis de l'Autorité Environnementale (Ae) (Pièce J.9d), indique bien que ce modificatif consommera 6 ha de plus pendant le chantier dont 4 seraient restitués en fin ?

Quel crédit accorder aux engagements de la SGP de respecter la ZPNAF alors que la mesure de compensation due à la destruction du bois de Palaiseau du fait de la gare de maintenance de la ligne 18 est annoncée loin et peut-être même dans un département éloigné d'IdF ? Les espèces protégées qui s'y trouvaient vont sûrement y trouver leur compte !!

Quel crédit accorder à la précision du travail d'ingénierie de la SGP qui n'est pas capable de répondre précisément à la question posée par une participante préoccupée d'une possible et vraisemblable expropriation ?

Quel crédit accorder au travail accompli par la SGP dans la constitution du dossier d'enquête publique lorsque la SGP renvoie pour ce risque d'expropriation à une pièce en annexe qui s'avère absente du dossier et que devant cette erreur grave et manifeste dans le dossier, il est conclu que « ce n'est pas grave il y a toujours des erreurs dans un dossier ».

Quel crédit accorder même à une médiatrice de la CNDP, théoriquement garante de l'équité dans le débat public en cours, qui laisse la SGP prendre la parole le double de son temps (comme dans d'autres réunions antérieures) amputant d'autant le temps de parole des habitants et donc réduisant d'autant ce que la SGP se devait de leur fournir comme explication ?

Quel crédit accorder

Faut-il continuer à détailler toutes les anomalies de processus et ce juste sur une enquête publique ?

Au total, nous avons constaté : un intérêt général masquant un intérêt privé, une pseudo-concertation, du « saucissonnage » de projets, des études environnementales imparfaites (rappelons le signalement des campagnols amphibies « oubliés ») voire aux ordres (cf commentaire sur les 45 millions de m3 de déblais qui manqueraient aux Franciliens si la GPE ne se faisait pas, pièce G3 p 723), aucune équité de traitement avec nos contre-propositions, une sous-estimation manifeste de l'impact environnemental, la caractéristique mensongère des bénéficiaires escomptés (nb de voyageurs/j), le démarrage des travaux avant la fin des recours (cf avis de Saclay Citoyen), la qualification des opposants de simples Nimbyistes.

Alors je vous invite à la lire la suite :

Je ne peux que rappeler le drame de Sivens, où Rémi Fraisse a trouvé la mort.

Ce drame, car aucun être humain ne devrait mourir dans la protection pacifique de notre bien commun, aurait pu avoir des conséquences institutionnelles fécondes et Remi Fraisse les auraient sûrement souhaitées. Mais sur le Plateau de Saclay il n'en est rien.

En effet le président François Hollande à la suite de cet évènement a voulu comprendre pourquoi tant de mouvements de protestation émergeaient alors que, pensait-il, existaient des éléments de démocratie participative qui auraient dû éviter leur émergence.

Il a souhaité la création d'une commission d'étude pour analyser, comprendre et faire des propositions d'amélioration de la « démocratie participative », en soulignant que pour chaque grand projet, tous les points de vue devraient être considérés, toutes les alternatives être posées, tous les enjeux pris en compte, que l'intérêt général devrait être dégagé, avec toutes les garanties afin d'éviter que les contestations prennent des formes violentes.

Cette commission a été présidée par le sénateur Alain Richard et a reçu ensemble 13 représentants de mouvements citoyens qui avaient été confrontés à de tels processus.

Leur audition a eu lieu le 14 mars 2015 devant la Commission Spécialisée de Conseil National de la Transition Énergétique.

Ces représentants se sont attachés à montrer au cas par cas comment les dispositifs officiels pour s'opposer à un grand projet étaient pipés d'avance : les procédures de concertation, d'enquête publique ou de recours devant le tribunal administratif ne permettaient pas de contrecarrer un projet décidé en amont par des élus, souvent sous l'influence directe ou indirecte d'intérêts financiers.

Ces citoyens expérimentés et responsables ont dénoncé ainsi :

- les déclarations d' « utilité publique » pour des projets qui ne relèvent pas de l' « intérêt général » mais plus d'intérêts électoraux ou privés,
- les pseudo-concertations qui ne portent que sur les modalités d'aménagement et non sur la réelle utilité sociale du projet,
- la difficulté d'accès aux informations, la complexité des dossiers et l'accès limité du lieu de consultation, l'absence de transparence et la rétention fréquente de certaines pièces du dossier, condamnée par la CADA,
- les pratiques de saucissonnage des enquêtes publiques lorsque la première procédure d'enquête n'a pas validé le projet,
- l'absence d'indépendance de l'étude environnementale, le bureau d'étude mandaté étant financé par le porteur du projet,
- l'absence d'équité dans l'étude de solutions crédibles et alternatives,
- la sous-estimation fréquente de l'impact environnemental du projet et le renvoi à des études ou des autorisations ultérieures dont les conclusions ne seront pas prises en compte,
- le caractère mensonger des estimations des bénéfices annoncés, les projets réalisés sont très rarement évalués après fonctionnement pour en vérifier la véracité des hypothèses, la réalité des coûts, l'impact sur l'environnement, l'utilité sociale attendue,
- l'absence de spécialisation des commissaires-enquêteurs qui sont plutôt favorables au « développement » et se contentent souvent d'émettre des recommandations ou des réserves qui ne seront pas imposées,
- le démarrage des travaux avant le traitement des recours devant le tribunal administratif qui ne se prononce qu'après la fin du chantier,
- l'absence de moyens pour le T.A. afin d'avoir une position d'expertise indépendante, les contre-expertises produites par les opposants sont « par principe » discréditées, les opposants ne pouvant être que motivés par des intérêts particuliers (syndrome « NIMBY »),

- les fréquents conflits d'intérêts présents à plusieurs niveaux, entre décideurs et instructeurs d'un dossier, que cela concerne les commissaires-enquêteurs, les experts, les bureaux d'études, les entreprises,
- la sous-information ou la désinformation des assemblées d'élus qui font confiance au porteur du projet ou aux « grands élus », sans compréhension éclairée des conséquences du projet, sans avoir entendus sérieusement les différents points de vue.

Chacun pourra examiner à la lumière des 13 mécanismes recensés par cette commission en 2015 le déroulement des processus sur le Plateau depuis la publication de son compte-rendu en 2015.

Pour ma part j'estime que les 13 mécanismes se retrouvent au moins pour partie chacun tout au long des processus sur le Plateau depuis 2010 et y ont cumulé leur nocivité.

En 2015, sur le Plateau, le CDT Sud avait été récusé à l'unanimité par la commission d'enquête, avec comme arguments notamment le constat d'un déficit d'évaluation d'impact et d'un déficit démocratique.

Sur le Plateau de Saclay peut-on constater depuis 2015 l'application des 20 mesures concrètes recommandées par cette commission ?

Non, en effet le groupe des citoyens experts réunis par la commission a rédigé et transmis 20 propositions concrètes afin d'imposer, dans les procédures de décision et de validation, des mesures qui garantissent « la loyauté des débats, la transparence et l'honnêteté, (...) seuls fondements d'une véritable démocratie participative ».

Leur objectif à l'époque : éviter des morts à nouveau dans les grands projets percutant l'environnement.

Ce qui est encore plus graves que la nocivité cumulée des mécanismes décrits plus haut c'est donc, que depuis 2015 aucune de ces 20 propositions n'a été mise en place sur le Plateau ; pas plus au décours des versions ultérieures des 2 CDT Sud et Ouest, ni des déclenchements d'aménagements des différentes ZAC depuis, ni des enquêtes liées, ni dans aucune autre enquête en particulier celles concernant la ligne 18.

Ces manquements démocratiques, irrespectueux du droit, ne suivant pas les recommandations de bonnes pratiques en matière d'enquête publique, m'appellent à solliciter la Présidente de la Commission d'Enquête afin qu'elle ne cautionne pas ces manquements et donc qu'elle émette un avis défavorable à l'Utilité Publique du tronçon Ouest. Une telle décision l'honorerait et indiquerait qu'elle, elle au moins, a intégré les enjeux environnementaux du XXIème siècle.

L. Sainte Fare Garnot

25/07/2021