

Avis de la COSTIF

Coordination pour la Solidarité des Territoires d'Ile de France et contre le Grand Paris

**Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne 18
tronçon aéroport d'Orly – Versailles Chantiers du Grand Paris express**

Le 23 avril 2016

La COSTIF, coordination pour la solidarité des territoires d'Ile de France et contre le Grand Paris, créée le 22 mai 2012 à Palaiseau, considère que le projet du Grand Paris, qui poursuit la concentration de l'activité et de l'emploi sur l'IDF au détriment des autres régions, va renforcer la saturation et la congestion de l'Ile de France, détériorant encore les conditions de vie des Franciliens/nes ; l'empreinte écologique démesurée du Grand Paris n'est pas en cohérence notamment avec les contraintes qu'impose la lutte contre le réchauffement climatique.

Depuis le début du projet de regroupement d'organismes sur le plateau de Saclay, scientifiques, universitaires, associations, habitants, ont été nombreux à rappeler que le modèle de la fameuse Silicon Valley s'étend sur une surface équivalente à la moitié de l'Ile de France et qu'il n'était donc pas pertinent de déplacer les écoles, universités et autres organismes sur le plateau de Saclay ; de plus, le travail coopératif ne se prescrit pas, il repose sur des objectifs partagés sur des méthodes d'organisation facilitatrices pour les collectifs de travail et des moyens.

Ce modèle est désormais obsolète au regard de récentes études qui analysent les phénomènes de concentration dans la recherche. Par exemple, le CNRS indique que les résultats d'une étude internationale (décembre 2013) « permettent de remettre radicalement en question les postulats selon lesquels la production scientifique obéirait à un processus inéluctable de concentration dans quelques grandes métropoles » ; une étude canadienne (novembre 2013) démontre que la trop grande proximité géographique crée de la rivalité et non de la coopération ! Ainsi la concentration nuit à la performance !

Mais les pouvoirs publics s'entêtent au mépris de l'avis des scientifiques comme de l'avis des habitants qui n'ont pas été consultés sur l'aménagement du plateau de Saclay.

Les demandes des associations de saisine de la CNCP sont restées sans suite. La CNDP a elle-même, dans le bilan du débat public sur le réseau de transport du Grand Paris dressé par la CNDP en mars 2011, indiqué qu'il y avait « *de nombreuses propositions, avancées de manière récurrente en réunions publiques, visant à ne pas réaliser ce tronçon, à en transférer le financement au profit du nord-est de la région parisienne et à renforcer les lignes RER existantes et les liaisons légères entre ces lignes et le plateau de Saclay dont de nombreux intervenants désirent sauvegarder la vocation agricole. ...Conviendrait-il en conséquence d'organiser un débat public spécifique sur l'aménagement de ce secteur ?* ».

Il est encore temps d'organiser ce débat public avant les transferts d'AgroParistech, de Mines Telecom, ou de l'ENS Cachan (dont une partie des locaux a été remise à neuf...quel gâchis d'argent public). Actuellement les personnels d'AgroParisTech sont très mobilisés contre le projet de vente à un club de football de son patrimoine, patrimoine public historique, agricole, botanique, géologique. Des locaux de travail ont été refaits à neuf récemment et en quittant

Grignon, non seulement toute une communauté de travail est détruite mais les chercheurs n'auront quasiment plus de terres expérimentales pour travailler ; où est l'intérêt public d'un tel transfert ? Travailler ensemble ne nécessite pas le regroupement géographique sur un même lieu ! L'Université d'Evry l'a bien compris, qui développe des coopérations avec Paris Saclay, sans déménager ses équipes et ses étudiants.

Jusqu'ici les pouvoirs publics ont fait le choix de traiter séparément chaque projet de déménagement de sorte que les habitants et les salariés de chaque organisme n'ont pas de vision d'ensemble, et que les études d'impact sont partielles.

Pourquoi l'avis des habitants acté en 2011 lors du débat public sur le métro, c'est-à-dire le refus du métro (projet de métro enterré à l'époque) n'a-t-il pas été pris en compte ? La COSTIF demande donc qu'un réel débat public soit engagé sur l'aménagement du plateau de Saclay qui prenne en compte l'ensemble des enjeux et permette de disposer d'études d'impacts globales.

De la même façon la pseudo-concertation renforcée en mai-juin 2015 qui n'avait de concertation que l'intitulé comme de nombreux participants aux réunions l'ont fait remarquer puisque tout était déjà décidé, le projet, le tracé, le nombre de gares etc. a reposé sur des présentations parcellaires empêchant d'avoir une vision d'ensemble et de comprendre les vrais enjeux pour le plateau de Saclay. De nombreuses «informations» données par la Société du Grand Paris ont varié suivant le lieu de réunion (coût du passage en souterrain du métro, vibrations etc.). La parole a été difficile à prendre, à Gif de très nombreuses personnes hostiles au principe même du métro n'ont pas pu s'exprimer.

Le débat a été tronçonné permettant ainsi à la SGP de diffuser les informations qu'elle souhaite sans que les habitants des autres villes puissent comprendre que le projet de métro aboutissait à une urbanisation du plateau de Saclay, à une congestion supplémentaire dépassant le plateau et ayant des répercussions aussi sur la qualité de vie des habitants tout le long de la ligne 18..

Cette méthode vient encore de se reproduire lors de l'enquête publique, sans présentation globale des enjeux autres qu'une affirmation générale que la ligne 18 allait apporter une amélioration des transports en commun, promesse faite sans démonstration par comparaison avec d'autres scénarios.

Pourquoi n'y a-t-il pas de mise en perspective de la construction d'un transport lourd, le métro sur les réelles conséquences en terme d'urbanisation : une ville nouvelle sur le plateau ?

XXXXX

La COSTIF souhaite éclairer le débat en explicitant les réels enjeux parmi lesquels principalement :

- La disparition de terres agricoles se poursuit :
 - la viabilité économique de l'agriculture sur le plateau est en jeu : les exploitations agricoles mutualisent un certain nombre d'engins et de moyens, lorsqu'une exploitation est touchée c'est l'ensemble de l'équilibre économique de l'agriculture qui est mis en cause.
 - moins de terres agricoles, moins de production vivrière pour nourrir les villes
 - plus d'artificialisation donc moins de stockage de carbone dans les sols.

- Les transports des habitants se dégradent

Les besoins de transport des habitants et salariés résident en priorité dans une amélioration des transports existants et la réalisation d'un maillage complémentaire :

- Prolongement de la ligne C2 du RERC transformé en tram train allant de Massy à St Quentin en Yvelines, sans changement à Versailles, permettant l'intermodalité avec le RER B sans traverser le plateau.
- Bus pour les liaisons nord –sud
- Téléphériques pour les liaisons vallée / plateau : entre gares RER et plateau de Saclay –St Rémy et Magny les Hameaux etc.

Les investissements réalisés pour la ligne 18 se font et se feront au détriment de ceux attendus de longue date par les habitants, ce qui entraîne dès à présent une dégradation du service public en matière de transport, dégradation qui ne fera que s'accroître.

De plus en terme d'investissements publics est-il logique d'investir en même temps sur le tram train Massy – Versailles et la ligne 18 qui seront en concurrence ?

Le projet de ligne 18 ne répond pas aux besoins actuels de la population, aussi bien en temps de transport qu'en tracé des trajets :

- Sur les temps de transport, voir les chiffres calculés par l'Association Essor de Versailles qui montre par exemple que le trajet Versailles Chantiers / Massy par le RER C prend moins de temps qu'avec la ligne 18 ! Il n'y a donc pas d'amélioration !

Et ceci sans prendre en compte les temps d'accès liés au fait que les gares sont en profondeur sous terre !

- Sur les trajets, le projet confine à l'absurdité :

La SGP dit que le métro est/ ouest permettra aux habitants des Yvelines de venir travailler sur le plateau, mais sur l'ensemble des salariés du plateau seulement 8% proviennent des Yvelines, les autres provenant à plus de 70% de l'Essonne (moins de 8% des Hauts de Seine, moins de 8% de Paris, et moins de 4% du Val de Marne)! Car les habitants de St Quentin travaillent sur leur territoire, dans les Yvelines et n'ont pas l'intention d'accroître leurs déplacements quotidiens et de venir sur le plateau...

Il est évident que la desserte améliorée par les bus sur le plateau de Saclay permettra donc de résoudre les problèmes de transport est/ouest et que le métro n'est pas utile car moins souple qu'un bus.

En quoi les salariés de Clamart ou Plaisir Grignon profiteraient-ils de la ligne 18 qui ne sera pas sur leur trajet?

Face à ces arguments de bon sens, la SGP dit finalement que ce n'est pas pour aller sur le cluster mais pour rejoindre Orly. Cet argument est assez provocateur au regard de l'état des finances publiques qui ne peuvent à l'évidence consacrer plusieurs milliards au transport de quelques dizaines de passagers pour Orly par jour ...

Au demeurant l'alternative existe : il s'agit à l'ouest de la prolongation de la branche C2 du RERC jusqu'à St Quentin sans changement à Versailles, et à l'est du prolongement de la ligne 14 d'Orly à Massy.

Enfin dernier point, l'utilisation réelle de la ligne 18 de Versailles à Massy ; on peut trouver dans le rapport du CGI que la fréquentation du tronçon Orsay-Versailles à l'horizon 2030 est, pour les voyageurs empruntant exclusivement ce tronçon, de 55616 voyageurs kilomètres, donc loin de justifier ce tronçon au regard de l'utilisation du RER C transformé en tram train et encore moins s'il est prolongé vers St Quentin sans changement à Versailles.

Pourquoi ces alternatives ainsi que les études d'impacts afférentes ne sont-elles pas présentées dans le dossier d'enquête publique afin de pouvoir apprécier l'intérêt public par comparaison entre ces scénarios ?

- L'insuffisance de l'évaluation économique de la ligne 18 masque les vraies conséquences pour les pouvoirs publics et les contribuables.

Dès le débat public de 2010, l'attention a été attirée par les associations sur la question du financement des coûts de fonctionnement alors que seuls les coûts d'investissement étaient présentés.

Dans le cahier d'acteurs d'Alter Ekolo on trouve les éléments suivants : en 2009 le coût de fonctionnement du système de transport en Ile de France revenait à 7,9 milliards d'euros, financés à 20% par les collectivités publiques, 38% par le versement transport payé par les entreprises, 30% par les voyageurs, 8,5% par les employeurs (remboursement partiel des titres de transport), 3% par des recettes diverses. En euros constants le coût de fonctionnement du système à horizon 2025 pourrait osciller entre 12,5 et 14 milliards d'euros, soit le double de 2009. Comment financer le fonctionnement, au risque d'asphyxier de nombreuses collectivités territoriales, et compte tenu du pass navigo à tarif unique qui fait baisser les recettes provenant des passagers ?

Une forte augmentation des contributions des financeurs est donc à prévoir ; le Cercle des transports souligne qu'aucune métropole européenne n'a fondé son budget sur une aussi forte participation des entreprises (30%) et une aussi faible participation des voyageurs (30%). Pour cette raison, le Commissariat général à l'investissement (CGI) explique que « Une variante du bilan socio-économique, envisageant une croissance des tarifs, et non pas leur stabilité, devrait donc être envisagée. Compte tenu de la faiblesse du taux de couverture actuel des coûts par les usagers et du risque de difficulté de financement de la partie non couverte par les recettes, une augmentation des tarifs ne saurait être exclue ».

La COSTIF souligne donc l'absence d'information de la population sur les évolutions à venir ni sur les choix financiers qui en résultent et les hausses de tarif à prévoir.

La COSTIF souligne également les incohérences et le flou du dossier présenté en matière de financement.

Dans son rapport, le CGI explicite les nombreuses incertitudes existantes : coût du matériel (les voitures de la ligne 18 seront plus chères), renouvellement du matériel sous estimé ; incertitudes sur la fréquentation ; à ce stade il est clair que sur le tronçon Versailles –Massy, la fréquentation aux heures de pointe ne permet pas de justifier l'installation d'un métro. Le CGI souligne le risque de sous évaluation du coût d'exploitation et p. 43 de son rapport, il écrit « La rentabilité socio-économique classique de la ligne est négative ». Car un métro est rentable pour un trafic de 40 000 voyageurs par heure aux heures de pointe quand il y en aurait de l'ordre de 4000 en 2030 sur la ligne 18... Alors que l'on crée des lignes de bus sur des trajets où la SNCF ferme des lignes non rentables, on gaspillerait l'argent public pour un projet ne répondant pas aux vrais besoins, au risque, par la concurrence des financements entre transports actuels et futurs, de dégrader fortement le réseau actuel déjà mal en point?

De nombreux éléments sont obscurs ; ainsi le rapport du CGI fait état de documents de la SGP qui indiquent que « Les gains de régularité sont clairement identifiés dans la pièce H comme résultant, en partie, de la diminution de la charge de la ligne B du RER » ; lors d'une réunion publique à Versailles, la SGP a indiqué que l'allègement des lignes A, B et C serait de l'ordre de 15% en 2030 sans que l'on sache si c'est à population constante ou en prenant en compte une augmentation de la population.

D'ici là, la situation des usagers de ces lignes se sera largement dégradée si un effort majeur n'est pas engagé. Où est l'intérêt public ?

Sur d'autres points, l'estimation socioéconomique réalisée par la SGP est pleine d'incertitude. La COSTIF relève en particulier les commentaires du CGI concernant la valeur des espaces ruraux. L'estimation actuelle est ainsi faite « les coûts liés à la consommation des espaces ruraux situés en périphérie, en lien avec la valeur monétaire que leur accordent les citoyens ».

Il est très problématique de ne prendre en compte dans cette estimation que des intérêts particuliers. En effet, au regard de l'intérêt public, la valeur des terres agricoles doit être évaluée en fonction des nombreux services rendus à la collectivité : production de nourriture, bien précieux indispensable à la survie humaine, captage du carbone, intérêt environnemental, à la fois comme réservoir de biodiversité et patrimoine paysager, intérêt social et sociétal, intérêt énergétique des circuits courts. **Une réelle évaluation des terres agricoles doit prendre en compte l'ensemble des services qu'elles rendent et donc fixer leur vraie valeur au regard de l'intérêt général, ce qui n'est pas le cas actuellement et biaise donc l'appréciation et l'évaluation coûts/avantages.**

- Il est à craindre que la zone de protection naturelle agricole et forestière du plateau de Saclay ne soit pas respectée.

Un grand flou réside dans le projet de tracé sur le plateau de Saclay. La COSTIF s'associe aux constats et demandes faits par les commissaires enquêteurs dans le rapport d'enquête publique complémentaire préalable à l'approbation du CDT « Paris Saclay territoire sud ».

Ainsi il est écrit « p.17 « A ce jour, aucun élément perspicace ne permet de vérifier de manière certaine la compatibilité du projet de la ligne M 18 avec la ZPNAF : l'ampleur de l'emprise foncière nécessaire tant pour les travaux que pour l'installation n'est pas clairement définie ».

Le rapport formule plusieurs réserves, la deuxième concerne la ZPNAF et demande « de procéder à l'analyse concise et formelle de la compatibilité entre la délimitation de la ZPNAF et les emprises liées à la réalisation de la ligne M 18 du Grand Paris Express ».

La COSTIF rappelle donc l'obligation légale de respecter le périmètre de la ZPNAF délimité par décret si la ligne 18 était effectivement construite, toute atteinte à cette zone exceptionnelle serait incompatible avec une déclaration d'intérêt public.

- Les propriétaires actuels ne sont pas informés de l'éventuelle expropriation qui les touchera.

En effet le flou du projet de tracé ne permet pas aux actuels propriétaires de savoir s'ils seront concernés, ce qui est particulièrement anormal dans le cadre d'une enquête d'utilité publique.

La COSTIF souligne donc cette anomalie qui pose problème sur la présente enquête publique et demande donc qu'une nouvelle et réelle enquête d'utilité publique soit réalisée (avant l'enquête parcellaire).

- La dégradation irréversible des paysages si le métro aérien était construit

Une telle réalisation ne respecterait pas les principes de la charte de l'Urbanisme européen concernant la préservation des paysages. Une telle dégradation représente un inconvénient majeur incompatible avec l'intérêt public.

Cet impact sur les paysages serait un pas supplémentaire vers l'urbanisation en imposant aux habitants ce début d'urbanisation sur les terres agricoles.

Cette dégradation constitue une atteinte grave à cette zone d'intérêt exceptionnel que constitue la ZPNAF en portant atteinte à son caractère paysager.

- La population n'a aucun moyen de connaître les impacts sur l'environnement pour le territoire du plateau de Saclay

Depuis le début du projet Paris Saclay les études d'impact sont partielles évitant ainsi de cumuler les effets négatifs liés à la concentration et à l'urbanisation, ce qui biaise les résultats ; c'est totalement anormal au regard notamment des directives européennes qui imposent des études d'impact global. Les conséquences environnementales sont bien supérieures si on prend en compte l'accumulation des effets de chaque organisme transféré ou construit : plus d'activités humaines, plus de voitures, plus de pollution de l'air, plus de production de gaz à effet de serre, plus de bruit, plus de production de déchets, plus de sols imperméabilisés etc..

Non seulement l'urbanisation se fera autour des gares comme prévu par la loi, mais en outre, selon le rapport du CGI « L'opération urbaine Paris-Saclay conduite par l'Etablissement public porte, en effet, sur l'un des rares territoires de la Région Ile-de-France où existent des espaces potentiels de développement considérables en population et en emplois, évalués à 120000 habitants et 80 000 emplois ». p 43 du rapport CGI.

On ne saurait être plus clair sur l'avenir du plateau de Saclay. Et, comme l'a dit en 2010 temps un parlementaire, l'erreur de construire les villes nouvelles avant les transports ne se reproduira pas à Saclay, cette fois, on met en place les transports avant la ville....

Que dit l'Autorité environnementale ? Elle « constate que, dans plusieurs domaines, l'étude d'impact ne se situe pas au niveau de précision habituel des dossiers d'enquête publique préalable à une DUP qui lui sont soumis (voir les recommandations formulées dans la suite du présent avis). Ceci est particulièrement le cas pour la partie aérienne du projet ».

La COSTIF s'interroge sur la possibilité d'apprécier le caractère d'utilité publique de cette enquête qui ne met pas à disposition du public comme des commissaires enquêteurs les pièces nécessaires pour qu'ils puissent forger leur jugement en matière d'impact environnemental.

« L'Ae recommande d'apporter, dès à présent, des compléments au dossier sur d'assez nombreux points, notamment sur les impacts directs et induits du projet sur l'occupation des sols, notamment à proximité des gares, les déplacements, les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre, les hypothèses et scénarios retenus pour les évaluer n'étant pas suffisamment justifiés et explicités, et la présentation retenue ne permettant pas d'isoler clairement les impacts spécifiques du présent projet...recommande la prise en compte du « développement territorial » sur chaque domaine de l'environnement pour déterminer l'ensemble des impacts du projet, à l'instar de ce qui est présenté pour les émissions de GES ; d'assurer l'articulation et la cohérence de l'évaluation du projet avec les éléments issus des évaluations environnementales des contrats de développement territoriaux (CDT) du territoire traversé » (p 4)

L'Ae souligne les insuffisances de l'étude d'impact à plusieurs reprises par exemple , notamment sur le point suivant : 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. » l'AE estime que « Il s'agit là de questions complexes, que la définition des objectifs généraux du programme incite cependant à regarder comme importantes dans l'appréciation portée sur ce projet. Puisque le projet apparaît lié en grande partie à des développements urbains dans des zones non encore urbanisées et fortement dépendantes du transport routier, sans assurance que l'arrivée d'une unique infrastructure lourde de transport en commun suffise à supprimer cette dépendance, sa

contribution à l'atteinte des objectifs susmentionnés n'est pas évidente à première vue, et mérite d'être solidement argumentée. » (p. 3).

La COSTIF a dénoncé à plusieurs reprises l'absence d'étude d'impact globale et l'empilement des enquêtes comportant seulement une étude d'impact partiel.

L'Autorité environnementale fait le même constat : « l'Ae souligne que, d'après l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact devrait fournir une appréciation des impacts cumulés du programme de travaux, ainsi que celle des impacts cumulés du projet avec les autres projets connus. Plusieurs projets des CDT entrent dans les deux catégories : ZAC de l'Ecole Polytechnique, ZAC du plateau du Moulon, infrastructures routières en cours de réalisation ou en projet (cf. RD 36, notamment). Or, cette appréciation, ainsi que, surtout, les mesures qui apparaîtraient nécessaires pour réduire les impacts significatifs, ne figurent pas, à ce stade, dans le dossier, pas plus qu'une analyse de la cohérence du projet présenté avec les projets de CDT pourtant antérieurs. »...

« L'Ae recommande également de compléter le dossier par une analyse des impacts cumulés de la ligne 18 avec les autres projets des CDT des secteurs qu'elle traverse, engagés et en projet (zones d'activité concertées, notamment) ».

Pourquoi l'avis de l'Autorité environnementale exprimé à plusieurs reprises à l'occasion de différentes enquêtes publiques sur la nécessité de procéder à une étude d'impact globale n'a-t-il pas été pris en compte une fois de plus ?

L'Ae rappelle que différents domaines : gaz à effets de serre, gestion des eaux des déchets etc. ne sont pas étudiés de façon globale, c'est-à-dire en cumulant les effets du métro, ceux des CDT, et ceux de l'urbanisation induite, qui semble être une inconnue dans le dossier mais ne l'est certainement pas pour les pouvoirs publics.

Concernant la question de l'eau, « l'Ae recommande qu'une analyse précise de compatibilité du projet avec le SDAGE et les SAGE soit réalisée dans le cadre des procédures ultérieures, a minima dans le dossier « loi sur l'eau » à venir ».

Cette question est étroitement liée à l'urbanisation, à la fois dans ce qu'elle induit en termes de consommation et en termes de rejet, mais aussi en raison de l'artificialisation des sols et donc des ruissellements dans les rivières proches, insuffisamment étudiés.

La COSTIF ajoute de façon pressante la nécessité de prendre en compte les questions de biodiversité bien insuffisamment traitées dans le dossier, puisque même certaines espèces comme le campagnol amphibie ne sont même pas citées dans le dossier !

XXXXX

En conclusion

La COSTIF est défavorable au projet de métro ligne 18, gaspilleur d'argent public et inadéquat pour répondre aux besoins des populations. La priorité doit être de satisfaire les besoins actuels par le financement de l'amélioration du réseau existant et le développement d'alternatives beaucoup moins coûteuses et plus adaptées à la réalité des attentes. Les engagements de la COP 21 doivent conduire les pouvoirs publics, au regard des risques de réchauffement climatique, à favoriser des projets d'ampleur raisonnable, économes en

ressources et respectueux de l'avenir. Ces 20 dernières années, plus de 1000 hectares de terres agricoles ont déjà disparu sur le plateau de Saclay, 400 devraient encore être urbanisés par le cluster Paris-Saclay, la COSTIF demande l'arrêt de l'artificialisation des sols et de la destruction de l'agriculture sur le plateau de Saclay, qui vont de pair avec l'arrivée du métro sur le plateau de Saclay.

En outre, la COSTIF considère que les nombreuses imprécisions (financement, alternatives, zones agricoles concernées, impacts environnementaux, etc.) ne permettent pas d'apprécier réellement l'utilité publique du projet.