



ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE CREATION DU TRONCON-LIGNE 18 VERTE :

AVIS DE L'ADVMC (Association de défense de la vallée de la Mérantaise et de l'environnement de Châteaufort)

1/ Présentation de l'ADVMC :

L'article 2 de nos statuts définit l'objet de notre association comme suit :

- contribuer à la préservation du site classé de la vallée de la Mérantaise
- défendre l'environnement du village de Châteaufort contre toutes les formes de nuisances susceptibles d'en altérer la qualité, notamment les nuisances engendrées par les transports terrestres et aériens, et par l'urbanisation.
- participer à la mise en valeur du village et de son environnement dans le cadre des activités du PNR de la Hte.Vallée de Chevreuse.

Par ailleurs l'ADVMC est agréée au titre de l'art.L.121-8 du code de l'Urbanisme par arrêté préfectoral du 12.12.1996.

2/ Contextualisation du projet de création de la ligne 18 et ambitions déclarées :

La ligne 18 s'inscrit dans le cadre du Grand Paris Express (GPE) présenté comme la solution aux problèmes de transport, présents et futurs, du Grand Paris (GP) .

L'ambition affichée par la création de cette ligne automatique et légère est de :

- a/ --contribuer à résoudre le problème des transports au bord de l'asphyxie
- b/ --inciter à recourir aux transports en commun en délaissant la voiture individuelle.
- c/ --faciliter l'accès aux aéroports et aux gares TGV.
- d/--lutter contre le réchauffement climatique par une baisse des émissions des GES
- e/--développer les économies loco-régionales
- f/--limiter l'étalement urbain
- g/---préserver l'environnement

3/ Qu'en est-il des résultats escomptés et des impacts collatéraux induits par le projet de ligne 18, notamment sur son tronçon aérien du plateau de Saclay qui concerne notre commune de Châteaufort.

Nous reprenons point par point les ambitions affichées :

a/ contribuer à résoudre le problème des transports au bord de l'asphyxie :

Le plateau de Saclay, ainsi que ses vallées adjacentes de la Bièvre et de l'Yvette s'étendent sur un axe Est-Ouest.

Le trafic routier est pour 70 % un trafic de transit Nord-Sud, absorbé en grande partie par la RN 118.

La ligne 18 couvrira le plateau de Saclay sur 14 km en viaduc, de Palaiseau/Polytechnique jusqu'au

Golf National/Magny-les-Hameaux et comptera 3 gares aériennes.

Une à Palaiseau/Polytechnique, la seconde à Gif/Moulon et une 3^e, prévue à St.Aubin/CEA sur laquelle pèse une incertitude liée aux activités du CEA (sûreté nucléaire).

La 4^e gare, enterrée, est prévue à St.Quentin-Est/Guyancourt.

Selon une étude de l'INSEE, 21 % des personnes travaillant sur le plateau de Saclay viennent de Paris et la petite couronne alors que les 79 % restantes sont originaires, pour 70 % de l'Essonne et 9 % des Yvelines.

Les 79 % de personnes, habitants limitrophes du plateau, continueront par conséquent à prendre la voiture car la ligne 18 ne leur sera d'aucun secours.

Malgré les recommandations d'organismes officiels, tels que :

le STIF (Syndicat des transports d'Ile de France),

le rapport Auzannet,

le CGI (Conseil Général d'Investissement,

le Cercle des Transports et

l'Autorité Environnementale

-pointant l'incapacité de ce projet à apporter une amélioration significative au problème de circulation sur le plateau,

-pointant son bilan socio-économique prévisionnel désastreux lié en partie au faible taux d'occupation du métro sur son tronçon aérien (12,7 % de l'investissement du GPE pour un retour estimé de 5,5%),

les pouvoirs publics n'en tiennent aucun compte.

Ce que la situation actuelle du transport local exige d'urgence, et le problème ne date pas d'aujourd'hui (sursaturation de la RN 118, embouteillages des axes Nord-Sud, de la RD 36 aux heures de pointe,...) ce n'est pas un métro au coût vertigineux de 3 milliards d'euros pour un futur « lointain », mais une amélioration immédiate des réseaux de transports existants, associée à des innovations en phase avec les besoins locaux : désenclavement du plateau par l'aménagement de solutions de cabotage et de connexions latérales efficaces.

Or des solutions alternatives existent, avec des délais de mise en service beaucoup plus court, un investissement nettement moindre et une réponse véritablement adaptée aux **besoins locaux**.

Elles reposent sur deux axes :

--amélioration et modernisation de l'existant : RER B, RER C et D ; route avec bus,autolib,autopartage,...

--innovation avec un maillage Nord-Sud/plateaux-vallées par téléphériques avec des TCSP

avec la fusion ferroviare des 2 projets de tangentielles trams-trains TGO+TTMV

Le projet ligne 18/tronçon plateau de Saclay, sans connexions fonctionnelles Nord-Sud, ignorant délibérément l'offre des alternatives existantes, ne contribuera donc pas à résoudre le problème de circulation sur le plateau de Saclay.

CONCLUSION : LA LIGNE 18 / TRONCON AERIEN N'EST PAS LA SOLUTION POUR RESOUDRE LE PROBLEME DES DEPLACEMENTS SUR LE PLATEAU DE SACLAY

b/ inciter à recourir aux transports en commun en délaissant la voiture individuelle :

Comme indiqué par l'étude de l'INSEE ci-dessus et les projections chiffrées des faibles besoins de déplacements entre les pôles de recherche et d'enseignement de Saclay/Palaiseau et les zones d'emploi de St.Quentin/Versailles/Satory, l'existence de la ligne 18 ne participera pas de façon significative à l'abandon de la voiture individuelle.

CONCLUSION : LA LIGNE 18 / TRONCON AERIEN N'EST PAS LA SOLUTION POUR UN TRANSFERT MODAL VERTUEUX

c/ faciliter l'accès aux aéroports et aux gares TGV :

Cet avantage vanté et vendu par le GPE ,est exclusivement axé sur le temps de déplacement gagné par rapport à la situation actuelle du réseau de communication. Si l'on compare ce temps de déplacement en tenant compte des projets alternatifs, il devient insignifiant, et ceci d'autant plus qu'il se situe au départ d'un trajet sensé être d'une relative longue durée.

CONCLUSION : LA LIGNE 18 / TRONCON AERIEN NE FACILITERA PAS SIGNIFICATIVEMENT L'ACCES AUX AEROPORTS ET AUX GARES POUR LES HABITANTS/USAGERS DU PLATEAU DE SACLAY.

d/ lutter contre le réchauffement climatique par une baisse des émissions des GES :

Dans l'esprit de la COP 21 et en continuation des objectifs fixés par le SRCAE (schéma régional climat air énergie) en déc.2012 pour la région Ile-de-France, le développement des transports en commun est présenté par le GPE comme vertueux eu égard du dérèglement climatique. Or, comme le relève l'Autorité Environnementale dans son avis délibéré : « la seule prise en compte des émissions évitées grâce au report modal induit par le projet, ne permet pas de compenser, sauf peut-être à un horizon extrêmement lointain, les émissions associées à la construction » ! Donc tout transport en commun n'est pas synonyme de lutte efficace contre le réchauffement climatique.

Par ailleurs, se vouant moteur du développement territorial en terme socio-économique (urbanisation, activités économiques,...) le bilan carbone complet de la région, tant en valeur relative qu'en valeur absolue se trouvera alourdi.

CONCLUSION : LA LIGNE 18 / TRONCON AERIEN CONTRIBUERA A L'AGGRAVATION DU BILAN CARBONE DE LA REGION.

e/ développer les économies loco-régionales :

Qu'il 'agisse du pôle « recherche/enseignement » à l'est ou du pôle « économique » à l'ouest du plateau de Saclay, force est de constater qu'ils se sont développés et se développent encore alors même que la ligne 18 n'existe pas.

Entre ces deux pôles se développe l'activité économique historique du plateau de Saclay, à savoir son agriculture nourricière de proximité.. Assurant sa mutation vers une agriculture péri-urbaine du futur (circuits-courts, qualité bio,...), son avenir est hypothéqué par des investissements nécessaires et des contraintes nouvelles induites par l'inflation des voies de communication du plateau et parmi elles la ligne 18 (pylônes,passages,fonctionnalités des espaces ouverts,continuités des réseaux de drainage,...)

CONCLUSION : LA LIGNE 18 / TRONCON AERIEN N'EST PAS LE MOTEUR DU DEVELOPPEMENT DES ECONOMIES LOCO-REGIONALES, MAIS LE FOSSOYEUR POTENTIEL DE TERRES AGRICOLES NOURRICIERES.

f/ limiter l'étalement urbain :

Selon les estimations prospectives de la fréquentation attendue sur la ligne 18 / tronçon aérien, le problème de sa rentabilisation se posera très rapidement. Pour augmenter le nombre de passagers, l'urbanisation de proximité constituera la solution la plus immédiate. Sachant que le SDRIF (schéma d'aménagement de la Région Ile-de-France) s'est réservé d'importantes zones d'urbanisation prioritaires sur le plateau et notamment à Toussus-le-Noble, le bétonnage en lieu et place des terres agricoles et des espaces verts capteurs de CO2 finira par s'imposer.

CONCLUSION : LA LIGNE 18 / TRONCON AERIEN CONSTITUE LA PREMISSE DU FUTUR ETALEMENT URBAIN CONSTITUE PAR LA JONCTION DES ZONES URBANISEES DEJA EXISTANTES.

g/ préserver l'environnement :

La méthodologie générale adoptée est celle du «éviter-réduire-compenser».

Concernant le tronçon de 4,5km de la ligne 18 du viaduc en bordure même de Châteaufort, rien ne permettra de « réduire » l'impact environnemental catastrophique représenté par le bruit et l'insertion paysagère de l'ouvrage.

Les deux sens immédiatement sollicités seront en effet l'ouïe et la vue.

Concernant le **bruit**, les mesures effectuées le long de la RD 36 (correspondant au futur trajet de la ligne 18 en viaduc) enregistrant le bruit routier actuel, indiquent que les valeurs enregistrées sont largement inférieures aux seuils réglementaires. En additionnant ce bruit enregistré au bruit estimé du métro, le dossier de GPE indique que le rajout de ce dernier est d'importance relativement modeste, selon l'indicateur de bruit moyenné utilisé.

Il est insupportable de constater, alors que le bruit constitue, selon des sondages répétés, la principale nuisance dont se plaint la population française, que les indicateurs de bruit retenus pour mesurer l'impact des nuisances sonores soient encore des indicateurs énergétiques (qui indiquent des moyennes) et non des indicateurs dits événementiels. En effet les valeurs moyennes ne rendent absolument pas compte de la perception auditive du ressenti sonore. Seule la mesure de la fréquence de survenue et de l'intensité du bruit émergent peuvent traduire le ressenti réel de la perception sonore. Considéré sous cet angle, l'émergence toutes les 4-5 minutes d'un bruit ferroviaire surajouté au bruit de fond routier constituera une nuisance majeure, responsable de futurs problèmes sanitaires.

Pour Châteaufort ce bruit s'ajoutera aux bruits déjà subis par la population du fait des activités de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (tours de piste et hélicoptères).

Concernant l'**impact paysager** du viaduc, l'indication fournie par le dossier GPE est des plus sommaires, car « l'aspect du viaduc ne peut être défini avec précision » !

L'Autorité Environnementale relevant l'indigence de ce chapitre, recommande que soit présentés les types d'ouvrages en fonction de leur implantations. La pollution visuelle imposée par ce viaduc en limite directe de Châteaufort, augmentée de la pollution sonore, entraînera une moins-value patrimoniale pour de nombreux habitants.

Les cartes indiquant « les emplacements réservés » sur le PLU de Châteaufort ne sont guère explicites. Il en est de même du tracé de la ligne 18 entre le carrefour de la ferme de Voisins-le-Thuit et le rond-point de la ferme de la Grange.

Ce manque de précision dans les cartes ne permet pas de juger de la compatibilité du projet avec la **ZPNAF**, point qui avait déjà été relevé par le rapport de du CDT-SUD d'avril 2015.

Châteaufort faisant partie du **PNR** de la Haute Vallée de Chevreuse, le dossier présenté par GPE concernant la compatibilité du projet ligne 18 avec la Charte du PNR avance comme argument d'y voir figurer l'objectif de « développer des modes durables de transports collectifs,.. »

Concernant les autres points d'impacts environnementaux (air, eaux, faunes, flores,...) ils sont présentés de façon tout à fait théorique, aux conséquences difficilement prédictibles.

CONCLUSION : LA LIGNE 18 / TRONCON AERIEN IMPACTERA GRAVEMENT ET DEFINITIVEMENT LA QUALITE DE VIE DE CHATEAUFORT PAR DEUX NUISANCES DE PERCEPTION IMMEDIATE QUE SONT LE BRUIT ET LA POLLUTION VISUELLE.

CONCLUSION GENERALE :

Au vue des points soulevés ci-dessus en réponse aux ambitions affichées par le dossier que GPE consacre à la ligne 18 nous dirons que ce projet ne remplit pas les conditions requises pour recevoir le qualificatif d'utilité publique , car :

- la ligne 18 ne solutionne pas le problème des transports et n'est d'aucune utilité pour les habitants de Châteaufort
- la ligne 18 ne permet pas aux habitants de Châteaufort de renoncer à la voiture individuelle.
- la ligne 18 ne permet pas aux habitants de Châteaufort d'accéder plus rapidement aux gares ou aux aéroports.
- la ligne 18 hypothèque la pérennité d'une agriculture nourricière de proximité.
- la ligne 18 ouvre la porte à l'urbanisation du plateau
- la ligne 18 constitue pour les habitants de Châteaufort l'assurance de subir deux nuisances majeures constituées par le bruit et le saccage de leur paysage.

Aucune utilité ne pouvant être relevée, l'ADVMC se prononce CONTRE ce projet.