
**Avis concernant l'enquête publique portant sur les modifications de la DUP de
Ligne 18 du métro du Grand Paris**

Juillet 2020

Terre et Cité contribue depuis 2001 à la pérennisation et à la valorisation des espaces naturels et agricoles du Plateau de Saclay et de ses vallées, grâce au soutien de la Commission Européenne (Fonds FEADER), de l'Etat (DRIAAF, EPA Paris-Saclay), de la Région Ile-de-France, des Conseils Départementaux de l'Essonne et des Yvelines, des Communautés d'Agglomération et des Communes. Structurée en quatre collèges d'acteurs (élus, agriculteurs, associations, société civile), Terre et Cité est un espace de dialogue, de co-construction et de projet, porté par l'ensemble des acteurs locaux, reconnu pour son expertise sur ces questions.

Considérant :

- la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt, et notamment ses articles n°25 (contrôle de la consommation d'espaces agricoles), n°28 (compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire) et n°39 (projets alimentaires territoriaux),
- que la loi de programmation n° 2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite loi « Grenelle 1 »), la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant "engagement national pour l'environnement" (dite loi « Grenelle 2 ») et la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche ont profondément fait évoluer la conception de l'aménagement et le droit de l'urbanisme en affirmant la priorité donnée à la limitation de la consommation d'espace et à la préservation de la biodiversité,
- l'état des surfaces agricoles actuellement cultivées sur le Plateau de Saclay, soit plus de 2650 ha,
- les évolutions majeures entre le premier projet d'OIN pour le Plateau de Saclay présenté en 2006 et le projet actuel défini dans le cadre du Grand Paris, qui conduisent à l'objectif de protection défini par l'article 35 de la loi 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, traduit par le décret du 27 décembre 2013 pour ce qui concerne le périmètre de la ZPNAF,
- l'accent mis dans l'actuel SDRIF sur le rôle des espaces agricoles et ouverts pour l'aménagement Régional (voir entre autres les chapitres 1.5, 2.2, 2.4, 4.4 de la Vision Régionale, le chapitre 2.3 et 4.4 du projet spatial, le chapitre 3 du fascicule « orientations réglementaires »),
- l'identification du Plateau de Saclay (et des territoires agriurbains de manière plus générale) comme une composante essentielle du Schéma Régional des Espaces Ouverts (Projet Spatial, p.149), et ce depuis le Plan Vert de 1995,
- les conclusions des audits patrimoniaux menés par Terre et Cité en 2001-2003 avec le soutien de la Région Ile-de-France et la Caisse des Dépôts et Consignations puis en 2013 avec le soutien de la CAPS de l'EPA Paris-Saclay et de la Région Ile-de-France,
- Le Débat Public sur le projet de réseau de transport du Grand Paris (Grand 8) de l'État et sur le projet Arc Express de la Région ainsi que son bilan officiel publié en avril 2011,
- Le Schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris validé en mai 2011

par la Société du Grand Paris,

- *Le décret n°2011-10115 pris le 24 Août 2011 en Conseil d'Etat, qui approuve le schéma d'ensemble du réseau Grand Paris Express,*
- *L'avis défavorable du Commissariat Général à l'Investissement concernant la partie Orsay-Versailles,*
- *L'avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de ligne 18 émis en novembre 2015,*
- *La réserve n°2 du Rapport d'enquête publique complémentaire préalable à l'approbation du C.D.T « PARIS SACLAY TERRITOIRE SUD » 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 M18 du Grand Paris Express » datée du février 2016,*
- *Les recours n°410917, n°411030 déposés en Conseil d'Etat en 2017 par certaines communes et associations adhérentes à Terre et Cité contre le décret de Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 18,*
- *L'avis de Terre et Cité - incluant les avis exprimés par chaque collège d'acteurs - déposé à l'occasion de l'Enquête Publique de 2016 préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la Ligne 18 du Grand Paris Express,*
- *La délibération n°2016-04-0018 du Conseil Départemental de l'Essonne (CD91) pour avis sur le dossier d'enquête publique de la ligne 18 du Grand Paris Express de 2016,*
- *Les ateliers de travail organisés autour de l'étude de la mise au sol de la ligne 18 depuis le printemps 2019 qui devraient permettre une prise de décision à l'été 2020,*

Nous notons, depuis plusieurs années, que la méconnaissance et la déconsidération de la dimension agricole de ce territoire dans les différents chantiers engagés met à mal la qualité des relations entre les maîtres d'ouvrage et prestataires de « travaux publics » d'une part, et les agriculteurs d'autre part. Certains maîtres d'ouvrages ont certes engagé depuis quelques années des démarches pour améliorer cet état de fait, mais au plus près du terrain, ce sentiment de déconsidération se traduit par des faits très concrets. Cette situation est parfaitement désastreuse et doit évoluer vers plus de transparence et une meilleure qualité de concertation afin de redonner confiance à la communauté agricole de ce territoire, et contribuer à construire un avenir commun. La prise en considération de l'agriculture passe notamment par la préservation de ses fonctionnalités. Terre et Cité rappelle ainsi le consensus exprimé par les membres de l'association :

- 1) Nous regrettons que le dossier ne précise davantage les solutions techniques prévues pour préserver les réseaux de drainage agricole sur les parcelles alentour du projet. Il est souhaité :
 - Que la réflexion sur les réseaux de drainage soit poursuivie en amont du lancement du chantier afin de ne pas causer des difficultés sur d'autres parcelles hors du périmètre de l'enquête publique à cause d'une dégradation d'un collecteur ou drain dans le périmètre de l'enquête publique ;

- Que toutes les mesures soient prises afin de prévenir tout dommage supplémentaire sur les réseaux de drainages ;

- Au-delà des mesures prévues dans l'étude d'impact, les agriculteurs ont plusieurs fois demandé, au cours des réunions de concertation organisées par la SGP, que des drains de ceinture soient systématiquement mis en place tout autour du projet afin de prévenir tout incident, même accidentel. Nous regrettons donc que cette mesure n'ait pas été intégrée dans le dossier alors que la partie agriculture de celui-ci a par ailleurs fait l'objet d'une actualisation dans le cadre de la présente enquête publique. Nous reformulons donc notre demande en faveur de ces reprises de drainage systématiques, devant être étudiées lors des études préalables, co-construites avec les agriculteurs concernés et encadrées par des opérateurs qualifiés sur toutes les parcelles concernées, y compris le long de la N118 ;
Nous demandons également que la réalisation de ce drain de ceinture soit confiée à une entreprise spécialisée, c'est-à-dire non pas une des entreprises habituelles de « travaux publics », qui ont maintes fois témoigné de leur méconnaissance des réseaux de drainage, mais bien une entreprise compétente dans le domaine agricole ;

- Que la présence - potentielle ou avérée - de réseaux de drainage soit indiquée dans le dossier de consultation des entreprises et que des clauses soient prévues dans les cahiers des charges des opérations de travaux, avec application de pénalités et d'obligation de réparation par une entreprise compétente dans les délais fixés à l'avance en cas d'endommagement des systèmes de drainage ;

- Que la perspective du comité de suivi des chantiers (COSU) prévu dans le dossier soit approfondie. Nous demandons qu'un planning des réunions soit prévu avec la SGP, les agriculteurs, les entreprises retenues et sous-traitants et les collectivités afin de définir le phasage des travaux et identifier les difficultés qui pourraient être rencontrées au fur et à mesure du chantier, et ce dès la notification aux entreprises ;

- Que des interlocuteurs privilégiés dans chacune des entreprises sous-traitantes soient nommés et identifiés par toutes les parties prenantes afin qu'ils soient référents sur le chantier. Les agriculteurs doivent pouvoir s'adresser à eux tout au long du chantier ;

- Que soit délimité précisément le périmètre des responsabilités entre les différents acteurs de la maîtrise d'ouvrage sur les différentes étapes du chantier et les liens avec les autres chantiers environnants (SGP, EPA Paris-Saclay, DiRIF, Département, etc).

2) Nous regrettons également que le dossier ne mentionne davantage les difficultés qui pourraient être engendrées par le projet sur les circulations agricoles.

Nous exprimons tout d'abord notre inquiétude concernant l'augmentation du trafic automobile que générera l'implantation d'une gare au Christ de Saclay. Au vu des problèmes de circulation et de stationnement existants, il paraît inévitable que les agriculteurs, tout comme les usagers, soient amenés à contourner ce nœud routier par le centre du Bourg de Saclay.

Plus largement, nous exprimons au sujet des circulation agricoles les demandes suivantes :

- Pendant la phase chantier, les itinéraires temporaires ou de déviation, identifiés en amont, doivent aussi avoir des dimensions de routes accessibles par les engins agricoles. La largeur de route actée avec les agriculteurs doit être respectée tout au long des chantiers contrairement à ce qui s'est passé en mai 2019 en face du CEA dans le cadre du chantier de la RD 36 ;
- Si de nouvelles voies devaient être réalisées, nous demandons que celles-ci respectent les recommandations pour assurer la sécurité des engins agricoles sur la route, et notamment une largeur de voie d'au moins 4,5 m ;
- Nous demandons également que la même procédure décrite précédemment pour les drains soit mise en place concernant les circulations agricoles (réunions en amont avec les exploitants agricoles, clauses spécifiques dans les cahiers des charges, pénalités, obligation de remise en état par une entreprise compétente, responsable dans chaque entreprise sur le suivi des circulations, etc.) ;
- Les accès à l'ensemble des parcelles cadastrales doivent être maintenus dans le temps, en tenant compte de l'évolution possible de l'usage de ces parcelles au regard de la diversification en cours de l'agriculture. L'accessibilité des parcelles devra faire l'objet d'études approfondies dès les premières étapes d'étude du projet, et les solutions doivent être co-construites avec les agriculteurs tout au long du projet.

3) Alors que l'expérience des travaux sur le Christ de Saclay génère des inquiétudes quant à la gestion des terres et gravats déplacés lors des travaux, nous ne tolérerons pas de nouveau que des stockages soient réalisés de manière sauvage dans les propriétés agricoles. Nous tenons ainsi à réaffirmer la nécessité de préserver les fonctionnalités agricoles tout au long des phases chantier. Nous souhaitons ainsi que les mesures concernant le drainage et le maintien des circulations soient également appliquées aux questions de respect des emprises de chantier et à la gestion des terres et gravats : clauses spécifiques au cahier des charges, définition des responsabilités propres à la maîtrise d'ouvrage, à la maîtrise d'oeuvre et aux entreprises chargées des travaux, système de pénalités et obligation de remise en état rapide en cas de non respect, responsables dans chaque entreprise sur le suivi de ces sujets, etc.

Par ailleurs, plusieurs éléments présents dans le dossier d'enquête publique soulèvent des interrogations de notre part . Nous souhaitons donc obtenir davantage d'informations sur les questions suivantes :

- Quels sont les aménagements prévus à terme autour de la future gare CEA Saint-Aubin? Tandis que l'étude d'impact mentionne la préservation et/ou la restauration des fonctions écologiques de la friche naturelle située entre la gare et le CEA à l'issue des travaux, l'évaluation socio-économique semble envisager cet espace comme une réserve foncière en vue d'aménagements annexes à la gare, évoquant notamment une importante gare routière et la création d'un parking-relai. Cet espace naturel se situe à proximité immédiate de la ZPNAF. Aussi, les possibilités d'aménagement dans ce secteur restent limitées, et la pression qu'ils pourraient engendrer sur les espaces ouverts et leur fonctionnalité doit être prise en compte.
- Comment l'élargissement de l'emprise réservée pour la SGP le long du tracé de la ligne 18 sur les communes de Palaiseau et Orsay¹ se justifie-t-il ?
- De la même façon, comment justifier le déclassement de 19 260 m² d'Espaces Boisés Classés à Palaiseau au regard des opérations prévues ?
- Serait-il envisageable de réaliser les mesures de compensation environnementale à proximité plus immédiate des sites affectés afin de limiter au maximum les impacts du projet sur la fonctionnalité générale des espaces naturels et forestiers du Plateau de Saclay ? En effet, nous nous interrogeons quant à la pertinence du choix de certains sites de compensation - comme Port aux Cerises à Draveil ou la forêt de Pierrelaye-Bessancourt - fortement éloigné du secteur initialement impacté.
- Les impacts prévus sur les sites de compensation écologique du BEP2, de la mare 7 et de la mouillère nous interrogent sur le fonctionnement général des mécanismes de compensation et sur le suivi de leur efficacité à l'échelle globale. Si de tels sites peuvent à leur tour être impactés quelques années plus tard par un autre projet d'utilité publique, comment s'assurer de la pérennité des compensations mises en place ? Une meilleure concertation entre les différents acteurs de l'aménagement sur le territoire ne pourrait-elle pas être envisagée sur ce sujet afin de mieux prendre en compte les enjeux écologiques liés aux projets ? Par ailleurs, quelles mesures seront mises en place si une colonisation par l'étoile d'eau des sites du BEP2, de la mare 7 et/ou de la mouillère est finalement constatée avant le démarrage des travaux ?

¹ Tel que décrit sur les plans de zonage des pp. 33 à 35 de la pièce I.2.1 et pp. 30 à 32 de la pièce I.3.1 du dossier d'enquête publique.

- Pourrions-nous obtenir davantage de précisions au sujet de la future voie de service adjacente au viaduc telles que sa localisation par rapport à la ZPNAF, son articulation avec les itinéraires routiers et agricoles existants ou encore les conditions de circulation prévues sur celle-ci (possibilité d'usage par des engins agricoles par exemple) ?
- Regrettant l'imperméabilisation dans le cadre du projet d'environ 36 hectares, nous avons plusieurs interrogations concernant les mesures prises pour répondre aux risques induits par les impacts du projet sur la gestion des eaux de ruissellement :
 - Le busage d'une section de la rigole des Granges présente-t-il des risques vis-à-vis de la fonctionnalité de cette rigole ? Le cas échéant, quelles mesures de suivi - voire de rectification - permettront de garantir le bon fonctionnement de la rigole sur le long terme ?
 - Pourrions-nous obtenir davantage d'informations techniques au sujet des noues devant être mises en place sous le viaduc, notamment concernant leur rôle en matière de rétention des eaux de ruissellement des bassins versants naturels qu'elles intercepteront ? Nous nous interrogeons également sur l'articulation de ces noues paysagères avec d'autres ouvrages de collecte et stockage des eaux de surface, tels que les bassins de rétention devant être mis en place par le CD91 le long de la RD 36 dans le cadre de son élargissement.

Enfin, nous tenons à faire part de notre incompréhension concernant l'augmentation des coûts de la ligne de près de 40% (de 3,12 à 4,244 milliards d'euros), soit 5 fois plus que n'auraient coûté - d'après les chiffres annoncés - les solutions techniques écartées (passage souterrain ou tranchée couverte) qui auraient permis la préservation des paysages, des fonctionnalités agricoles et des traversées écologiques.

Par ailleurs, cette augmentation des coûts est justifiée dans le document par des modifications substantielles apportées à l'évaluation socioéconomique: elle fournit de nombreux éléments nouveaux permettant une nette ré-évaluation à la hausse de la rentabilité socioéconomique du projet. Nous avons bien pris note de ces nouveaux éléments de calcul, cependant ces données relativement techniques nous paraissent difficiles à appréhender pour des non-spécialistes. Or ces données, qui restent encore à confirmer suite à l'actualisation des modèles utilisés, ne sont pas facilement lisibles sur les méthodes de calcul employées et les trajectoires qu'elles impliquent en terme de développement pour le territoire. Il nous paraît en effet essentiel de s'assurer que ces trajectoires ne s'inscrivent en aucun cas en contradiction avec les objectifs de la ZPNAF, dont la mise en place s'est faite concomitamment à celle de la SGP, dans le cadre de la loi de 2010 sur le Grand Paris. Aussi, dans la continuité de notre courrier précédemment adressée à la Présidente de la Commission d'Enquête Publique, nous réitérons notre demande d'organisation d'une réunion publique afin notamment que plus de pédagogie soit réalisée et que les scénarios de développement sous-jacents au projet soient explicités plus en détails.

Au-delà du strict cadre de la présente enquête publique, nous rappelons que le projet de ligne 18 en lui-même ne fait pas l'unanimité au sein de Terre et Cité. Plusieurs membres, issus de différents collèges et dont certains ont déposé les recours cités dans les considérants - depuis lors rejetés par le Conseil d'Etat - maintiennent leur opposition au projet de ligne 18, que celui-ci soit aérien ou au sol. Ces membres estiment en effet que :

- Ce projet ne répond pas aux besoins réels de desserte des usagers actuels du territoire ;
- La liaison multi-pôles est propice à voir augmenter l'éloignement domicile-travail ;
- Tout transport capacitaire se verra inévitablement accompagné à terme d'une urbanisation adjacente.

Pour ces membres, la ligne 18 menace donc la pérennité de la ZPNAF et la vocation agricole du Plateau de Saclay.

En outre, nous nous interrogeons sur le lien entre la présente enquête publique - dont le dossier présente un projet en viaduc entre Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines - et les ateliers de travail organisés depuis le printemps 2019 dans le cadre d'une pré-étude en vue de la mise au sol du métro entre la gare CEA Saint Aubin et Magny-les-Hameaux. En effet, nous rappelons à ce titre que si ce projet doit vraiment se réaliser et si cette solution est la seule retenue par la SGP, certains agriculteurs pourraient tolérer, malgré leur opposition historique au projet, la mise au sol du métro, à condition que :

- Il n'y ait aucun empiètement dans la ZPNAF, y compris dans le cadre de la réalisation d'une éventuelle voie de circulation agricole consécutive à la perte de l'accessibilité à leurs parcelles du fait du projet de métro ;
- Les emprises réservées pour la voie de TCSP et pour le métro soient interverties le long de la RD36 pour ne pas laisser d'espaces en friche - favorables aux adventices et coûteux en entretien - dans le cas où la réalisation du TCSP ne se ferait pas tout de suite. Cela permettrait de réunir la voie de TCSP et celle de circulation agricole sur la même emprise - un emplacement fonctionnel pour les engins agricoles devant être intégré dans la conception du projet - et/ou de restituer l'équivalent des emprises réservées à la voie de TCSP à l'agriculture tant que ce dernier n'est pas mis en place. L'interversion des emprises du TCSP et du métro s'inscrit par ailleurs dans la suite logique de la volonté du CD91 de retarder la réalisation du TCSP "dans un soucis de ne pas consommer les espaces agricoles au-delà du strict besoin immédiat", exprimé dans la délibération n°2016-04-0018 citée dans les considérants ;
- Le projet, dans sa forme finale, restitue des terres à l'agriculture ;
- Les accès aux parcelles soient préservés, y compris dans l'optique d'une diversification de l'agriculture et de l'utilisation de parcelles plus petites.