

Avis du Conseil d'Administration de Terre de Liens IdF

Enquête Publique sur la modification de DUP concernant la ligne 18 du métro Grand Paris Express (28 juin-30 juillet 2021) portant sur sa mise au sol pour le tronçon CEA Saclay-Guyancourt.

Présentation de Terre de Liens

Terre de Liens est née en 2003 de la convergence de plusieurs mouvements liant l'éducation populaire, l'agriculture biologique et biodynamique, la finance éthique, l'économie solidaire et le développement rural.

L'originalité de Terre de Liens vient d'une triple articulation

- ▶ **Un Réseau associatif** mobilisé partout en France : il accueille et accompagne les paysans pour leur accès à la terre, informe et rassemble le public autour des enjeux fonciers et agricoles, et ancre le projet Terre de Liens dans une dynamique citoyenne et locale.
- ▶ **La Foncière**, entreprise d'investissement solidaire ouverte aux citoyens, permet à chacun de placer son épargne dans un projet à haute valeur sociale et écologique. Le capital accumulé sert à acheter des fermes pour y implanter des activités agri-rurales diversifiées. La Foncière loue ces fermes à des paysans engagés dans une agriculture de proximité, biologique et à taille humaine.
- ▶ **La Fondation**, reconnue d'utilité publique, est habilitée à recevoir des legs et donations de fermes. Elle achète aussi des terres qui risquent de perdre leur usage agricole. Dans tous les cas, la Fondation garantit sur ces terres des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement à très long terme. Terre de Liens participe ainsi à la relève agricole et facilite la transmission intergénérationnelle en installant de nouveaux paysans.

C'est cette action combinée qui permet :

- ▶ d'acquérir des terres agricoles et éviter ainsi leur disparition
- ▶ d'en assurer la préservation à long terme par un usage écologique et responsable
- ▶ de mettre ces terres en location à des agriculteurs, pour une production biologique ou paysanne
- ▶ de partager le fruit de ces expériences avec tous les acteurs intéressés
- ▶ d'inventer de nouvelles réponses à la crise du foncier agricole et de réunir citoyens, décideurs et acteurs agricoles autour de ces perspectives

Alors que 100 fermes disparaissent chaque semaine en France et que la moitié des agriculteurs partira à la retraite d'ici 10 ans, la préservation du foncier agricole et le développement de nouvelles exploitations sont des enjeux cruciaux pour les territoires.

Depuis ses débuts Terre de Liens a montré que la mobilisation citoyenne soutenue par une volonté politique forte pouvait relever ces défis.

Sortir le foncier agricole du marché spéculatif pour garantir sa pérennité, partager les terres pour permettre un renouvellement des générations et soutenir les agriculteurs porteurs de projets agro écologiques respectueux du vivant, sont autant de sujets sur lesquels les Régions ont les moyens d'agir.

Terre de Liens sur le Plateau de Saclay

Propriétaire de 20 ha situés sur les communes de Saclay et surtout de Villiers le Bâcle, Terre de Liens est directement concerné par la mise au sol de la ligne 18 entre le CEA de Saclay et le Golf National. L'évolution du projet comprenant la mise au sol partielle du projet est l'objet de la présente enquête

publique. Nous venons vers vous au sujet de la mise au sol de la portion de la L18 longeant la parcelle B 158.

(Rappelons que cette parcelle B 158 est issue des expropriations qui a touché une partie de la parcelle B 125 acquise par Terres Fertiles, en 2013 pour 6 724 m², puis 2017 pour 16 m², cf. plan en PJ 1).

Au-delà de son implication directe en tant que propriétaire, Terre de Liens est bien sûr concernée par l'enjeu collectif que représente toute atteinte à l'activité agricole et à la perte des terres agricoles et exploitables.

Entre 1982 et 2008, 1000 hectares de terres agricoles ont été consommés sur le Plateau de Saclay, par la suite une centaine d'hectare jusqu'en 2010, et depuis la création du cluster Paris-Saclay par la loi du grand Paris, près de 400 hectares supplémentaires de terres agricoles particulièrement fertiles. En 2011 un rapport de la Safer repérait ces terres comme devant être conservées en raison de la qualité agroécologique des sols. Pour autant le projet de L18 contribue à la poursuite de l'artificialisation des terres agricoles de l'île de France.

A ce titre la mise au sol de la ligne 18 lui donne de nombreux motifs pour rédiger l'avis présent.

Enquête Publique sur la Ligne 18 :

Remarques générales :

- En préambule il faut remarquer que le dossier est constitué de 5000 pages dont 2000 sont indispensables à lire pour formuler un avis et, pour un propriétaire foncier acteur du territoire comme Terre de Liens, savoir s'il est touché par le trajet, construire son opinion.

L'épaisseur de ce dossier, l'absence de repérage explicite et facile pour le public concerné, des données incomplètes comme les données foncières, les dates de l'enquête publique pendant la période de vacances d'été, alors même que la durée (1 mois) est minimale, sont antinomiques avec l'objectif d'une enquête publique cherchant à recueillir une opinion éclairée d'un grand nombre de citoyens. Ces conditions ne permettent pas de garantir une large mobilisation des publics concernés.

Plus précisément nous remarquons que le choix de la durée de l'enquête publique a été de 1 mois en période de congé annuel pour les scolaires soit la durée minimale et en deçà des 6 semaines usuelles pratiquées pour une enquête publique d'importance nationale.

Terre de liens, mouvement citoyen déplore les conditions de réalisation de cette enquête publique et témoigne de la difficulté à traiter un dossier si sensible dans ces conditions.

- Tenue de la réunion publique du 8 juillet :

Le timing annoncé n'a pas été respecté : début de la réunion avec une ½ h de retard, premier exposé annoncé de 20mn de la SGP qui en réalité a duré 40 mn. Premiers échanges autour de l'enjeu du projet global de la L18, et non les modifications objets de l'enquête publique, à 20h10.

Les questions posées par la représentante de TDL Ile de France en réunion publique n'ont pas toutes fait l'objet de réponses précises de la Société du Grand Paris (SGP). Les supports de présentation ne permettaient pas de comprendre l'impact de l'évolution des travaux sur l'activité agricole : pas de plan

de localisation des parcelles, des profils en travers sans dimension, et même un plan avec une donnée fautive quant au type d'ouvrage réalisé.

Les questions soulevées par TDL île de France :

- La mise au sol du projet du fait de son emprise importante aura-t-elle un impact sur le foncier propriété de Terre de liens ?
- Ce projet nécessite la réalisation de nouveaux OA notamment en traversée sous le giratoire de Villiers le Bâcle : cet ouvrage de la même manière aura-t-il un impact sur le foncier propriété Terre de liens et plus globalement la ZPNAF ?
- Un chemin agricole à l'est du terrain permet de relier les terrains au nord de la RD36 aux terrains de la même exploitation au sud de la RD36. Le dossier ne mentionne pas d'ouvrage d'art permettant de maintenir ce chemin indispensable à l'exploitation agricole. Qu'en est-il ?
- Des drains permettent de collecter les eaux sur le plateau et garantissent la qualité des terres agricoles. Les travaux de terrassement vont impacter les drains comment comptez-vous les rétablir ?
- Quel est l'impact des travaux en phase chantier ?

Les conditions de la réunion publique du 8 Juillet n'ont pas permis d'apporter des éléments de réponses aux questions posées par la représentante de Terre de liens île de France.

Avis sur le contenu technique des pièces accessibles dans le dossier en ligne :

1) Impact sur le foncier Terre de lien, parcelle B 158 :

Concernant les données foncières transmises dans le dossier d'enquête public :

Le dossier d'enquête (Pièces J.13b et J.13c) joint l'estimation du montant des acquisitions nécessaires à la réalisation du projet modifié. L'avis sommaire et global de la DNID du 05/02/21 a été réalisé sur la base d'une liste de parcelles identifiée comme une annexe à l'avis des domaines mais qui n'a pas été intégrée à la pièce du dossier d'enquête publique. Notamment des parcelles localisées sur la commune de Villiers le Bâcle sont concernées par cet avis des domaines. Après interpellation de la commission d'enquête par Terre de liens à ce sujet dès les premiers jours de l'enquête publique, celle-ci nous a conseillé de nous adresser à la Société du Grand Paris (SGP) lors des réunions publiques pour obtenir une réponse. Nous l'avons fait sans résultat.

Nous demandons donc la transmission de la liste des parcelles concernées par l'avis sommaire et global de la DNID du 05/02/21

Rappel :

Le décret du 27 décembre 2013 publie la liste des parcelles protégées dans l'article 1.

Dans la rubrique « commune de Villiers le Bâcle » on lit :

*« Section B : parcelles 4 à 6, 9, 12, 15, 24, 26, 30, 43, 44, 48, 54, 70, 71, 87 pp, 90 pp, 100, 123, 124 pp, **125 pp**, 127 pp, 128, 129 pp, 131 pp, 133 pp, 135 pp, 137 pp ».*



La parcelle B 125 mentionnée a été divisée, la parcelle B 158 est intégrée à la ZPNAF et propriété de Terre de liens, 6 724 m² puis 2017 pour 16 m² de terres agricoles ont fait l'objet d'une expropriation.

Concernant la préservation du foncier terre de lien nous nous posons plusieurs questions et nous avons relevé plusieurs contradictions :

L'évolution du projet avec une mise au sol de la ligne 18 implique une emprise de travaux plus importante :

A la lecture des documents concernant le profil en travers de l'ouvrage au sol :

Dans la Pièce A2, p 12, nous trouvons un dessin indiquant que, si la ligne ferroviaire est protégée, comme annoncé, par une maçonnerie (entre 2,50 et 3 m de haut environ), il existe en plus un talutage de chaque côté (cf PJ 2).

Selon les cotes du dessin de la tranchée, le talutage entourant la tranchée a une emprise au sol de 15 m de chaque côté auquel il faut ajouter 10 m d'emprise de la ligne L18 soit 40m.

Si les 15 m au sud de la ligne sont déjà la propriété du Département 91 (zone expropriée à Terres Fertiles), **les 15 m au nord de la ligne pourraient donc amputer la parcelle B 158 de Terre de Liens et pourraient entraîner une expropriation de Terre de Liens tout le long de cette parcelle.**

Dans un autre dossier de l'enquête publique, le carnet de plan, p 18 (cf PJ 3), la présentation (que l'on retrouve aussi dans la pièce D, p 109, fig. 93) est un peu différente mais également partiellement cotée.

On y voit un talus de 3 m de haut, de 10 m de large à son embase, situé entre le CD 36 et la ligne ferroviaire, donc au sud de celle-ci. Le long des voies figurent des cloisons (en béton) de 3 m de haut. Au nord de la voie ferrée il n'y a pas de talus et une distance de 5 m seulement avant la limite d'emprise, mais le schéma ne semble pas complet sur la partie droite et surtout la figure 89 (dans la pièce D, p 107) montre bien 2 talus.

Un autre profil est indiqué p106 pièce C figure 83 avec une emprise qui peut être estimée également à environ 40m. Des coupes sont également identifiées sur le plan p 105 mais ne sont pas intégrées au document d'enquête publique.

La multiplicité des coupes types sans identification de leur localisation, l'absence de plan indiquant simultanément l'emprise des ouvrages et la limite de la ZPNAF ne permettent pas de confirmer l'absence d'impact sur la ZPNAF.

A la lecture des documents concernant l'impact des ouvrages d'art :

Le profil en long indique un passage à 6 ou 7 m sous le giratoire de Villiers le bâcle. A raison d'une pente à 5% ce passage nécessite une mise en tranchée sur 150m environ avec des talus.

Il n'est pas indiqué d'emprise de cet ouvrage dans les documents soumis à enquête publique par contre sans plus de précision l'étude d'impact mentionne p 294 que les parties en souterrain induisent potentiellement une consommation des terres agricoles.

Enfin concernant les impacts pendant la phase de chantier :

Il est indiqué que le chantier aura un impact sur 4 ha des terres agricoles sans indication de sa localisation. Il est précisé que cet impact est temporaire puisqu'à la fin du chantier les terres seraient restituées : mais un terrain accueillant des installations de chantier n'est plus exploitable. Il est compacté, il peut faire l'objet de pollutions ponctuelles, les terres arables ne sont plus entretenues...

Avez-vous vérifié que ces manipulations de terres sont acceptées par la certification en bio ?

Nous avons donc interpellé la SGP et en conclusion sur ce sujet :

- Lors de la réunion du 8 juillet à Gif s/Yvette, en réponse à notre question sur un éventuel empiètement sur notre parcelle, le chargé d'opérations de la SGP a répondu que le projet objet de la présente enquête publique s'insère dans l'emprise hors ZPNAF.
- Lors de cette même réunion nous n'avons pas eu de réponse concernant les possibles emprises supplémentaires nécessaires à la réalisation des nouveaux ouvrages d'art de franchissement en souterrain des giratoires.

Nous avons relu les engagements pris dans le dossier mis à l'enquête publique :

- Dans la pièce A2 p 8 la SGP mentionne que le projet n'implique pas d'évolution des emprises foncières.
- Dans la pièce D p 109, à la fin du § 1.6.4, la SGP écrit : « sur l'intégralité du linéaire, l'infrastructure reste en dehors zone de protection naturelle, agricole et forestière, et le profil en travers limite la consommation de terres agricoles »
- La pièce A2 p 14 indique que le nouveau projet augmente la surface agricole impactée par le projet de 19ha à 21 ha.
- L'étude d'impact p 298-299 indique que la consommation de l'espace agricole est un impact du nouveau projet sans préciser les terres concernées.

Les différentes sources n'indiquent pas clairement l'impact du projet sur les terres agricoles de la ZPNAF et notamment la parcelle B 158.

2) Impact sur l'ensemble des terres agricoles et les exploitations agricoles du modificatif :

L'impact sur l'emprise des terres agricoles :

En complément du paragraphe ci-dessus, les informations divergent selon les sources :

- l'article de la Gazette de St Quentin en Yvelines concernant la réunion du 6 juillet tenue à Guyancourt mentionne que selon la SGP, « 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 », en comptant la diminution de 4 ha obtenue grâce au passage au sol de cette partie du tracé.
- L'avis de l'Autorité Environnementale (Ae) joint aux documents soumis à enquête publique dans un paragraphe particulièrement réduit sur les terres agricoles (Pièce J.9d), reproduit in extenso ci-dessous, indique bien que ce modificatif consommera 6 ha de plus pendant le chantier dont 4 seraient restitués en fin, il y a donc consommation supplémentaire au moins de 2 ha reconnue par la SGP.

« 2.2.5 Utilisation des sols : Les modifications apportées au projet conduisent, outre la destruction de surfaces forestières, à augmenter les emprises sur les terres agricoles. Elles seront portées pour les emprises chantier de 35 à 41 ha dont 4 ha seront restitués à la fin du chantier ».

- P14 de la pièce A2 il est mentionné l'augmentation de la surface impactée de 19 ha à 21,8 ha

Nous demandons que l'impact global du projet de mise au sol sur l'emprise des terres agricoles devant être acquises soit précisé, identifié et estimé et confirmation que la parcelle B 158 n'est pas impactée par le projet ni pendant la phase de chantier. Nous demandons des précisions quant aux moyens de protection des terres végétales qui seront engagées pendant la phase chantier.

3. Analyse de la création d'une nouvelle coupure sur 5km :

La Pièce C p 108 indique qu'une piste agricole sera restituée le long de l'itinéraire de la L18 « selon la nécessité » il s'agit donc d'une circulation est ouest. Il n'est pas identifié de maintien des circulations agricoles nord sud.

La pièce Ouvrage d'art ne mentionne aucun ouvrage de franchissement nord sud de la RD36 et de la L18 permettant de rétablir les circulations agricoles existantes

Pour autant l'étude d'impact p 295 identifie les circulations agricoles existantes et indique p 296 que l'ensemble des chemins agricoles seront remis en état suite aux travaux.

Concernant l'identification de la restitution des chemins agricoles, la SGP a assuré que des ouvrages permettant le franchissement étaient à l'étude, notamment travaillés avec les exploitants agricoles du plateau de Saclay. Pourtant les courriers de V. Bailly et d'E. Vandame, tous deux agriculteurs, témoignent de l'inverse.

L'avis de l'Ae n'identifie pas la mise au sol comme la création d'une barrière infranchissable pour humain, engins faunes et n'identifie pas les impacts liés à la création de cette barrière dont celui sur le corridor écologique.

De fait, la complexité accrue des circulations des engins agricoles génère des pertes de temps et des charges supplémentaires pour les exploitants.

Par ailleurs le corridor écologique sud-nord est déjà très malmené en raison des grands espaces clôturés du Golf National et de l'aérodrome de Toussus-le-Noble dans sa continuité. Ce corridor écologique reliant le Parc Naturel de Chevreuse, le site classé de la Vallée de la Bièvre et la forêt domaniale de Versailles devait être préservé et renforcé selon le SDRIF de 2014.

Nous demandons que la circulation agricole existante à l'est de la parcelle B 158 et indiquée p 295 de l'étude d'impact soit restituée comme cela est mentionné p 296 de l'étude d'impact et que pour cela les ouvrages d'art correspondants soient identifiés et intégrés dans l'estimation financière des travaux.

Nous demandons plus de transparence dans les modalités de concertation des acteurs.

Nous demandons que l'étude d'impact soit complétée sur le sujet des coupures et apporte des éléments concrets, d'analyse des impacts que ce soit sur le volet écologique comme sur le volet économique des conditions d'exploitations, et de mesures compensatoires à mettre en œuvre.

4. Conséquences possibles sur la qualité du sol de la parcelle B 158 par modification de la circulation des eaux :

La modification de l'écoulement du bassin versant par la mise au sol de la ligne 18 puis les tranchées ouvertes est susceptible de modifier le taux d'humidité actuel du sol, soit en plus, soit en moins, selon les saisons et la circulation de l'eau.

L'analyse des impacts et les mesures compensatoires n'apportent pas d'éléments de réponse à ce sujet :

Dans le carnet de plan (p 31) figure une carte des bassins versants naturels interceptés. La carte est présente dans l'étude d'impact (pièce G.3 p 94, cf PJ). Cette carte indique un secteur S 18 correspondant à la parcelle B 158.

La SGP écrit, Pièce D p 108 (§ 1.6.3) que « *l'infrastructure de la ligne 18 au sol (serait) bordée par un fossé de récupération des eaux des bassins versants au nord et par un fossé assurant l'assainissement de la plateforme au sud. Ces fossés assurent le transfert des eaux des bassins versants amonts vers le point bas naturel. La transparence hydraulique sera assurée par des ouvrages de traversée sous la ligne 18* ».

Sur ce sujet l'Autorité Environnementale émet un avis fourni (pièce J.9d, §2.2.2), rappelant que « *La gestion des eaux du plateau de Saclay était identifiée dans les versions précédentes du dossier comme un enjeu spécifique* ».

L'Ae commence par s'étonner que « *Sur la base des nouvelles études réalisées, les surfaces imperméabilisées sont réévaluées de 361465 m² à 335814 m² alors que la mise au sol devrait a priori conduire à une augmentation des surfaces imperméabilisées* ».

L'Ae demande des précisions à la SGP.

Et exprime en conclusion (§ 2.2.2.2) : « *Les choix opérés n'apparaissent néanmoins pas toujours de façon claire. La solution de noue ou de tranchée drainante est proposée pour certains ouvrages où il est pourtant indiqué qu'il n'y a pas de possibilité d'infiltration des eaux pluviales. Inversement, la solution d'un bassin est parfois maintenue malgré l'indication que l'infiltration est possible.*

L'étude des solutions pour la gestion des eaux pluviales ne semble en l'état pas totalement aboutie. »

Dans le § suivant l'Ae indique « *La mise au sol de la ligne nécessite a pour conséquence d'accroître la superficie des bassins versants interceptés de 142 ha à 225,9 ha* ». Données issues de l'étude d'impact réalisée par la SGP

Comment est-il possible que la surface imperméabilisée n'augmente pas dans l'hypothèse de la mise au sol des ouvrages ?

Les mesures compensatoires sont à réévaluer en fonction de la qualité du sol et sa capacité d'infiltration.

Quels sont les exutoires des fossés de récupération des BV? Comment sont-ils raccordés à la rigole de Chateaufort et autres rigoles du plateau ?

Plus précisément à la lecture des différents rapports réalisés à ce sujet

- La Safer dans son rapport (préalable à l'O.I.N.) de 2011 précisait :
« *Du fait de leur géologie, les limites de plateau sont de qualité inférieure. Il s'agit des zones de sables de Fontainebleau et des zones d'argiles à meulière. L'assolement adopté au sein de ces*

zones est le même que dans les zones de meilleure qualité. Les principales zones recensées sont les suivantes :

-Terres cultivées entre la RD36 et les bourgs de Châteaufort et de Villiers le Bâcle

-Terres situées au sud de la Minière

-Terres situées entre l'aérodrome de Toussus-le-Noble et le Golf de Saint Marc

ponctuellement, lorsque les travaux de recollement des réseaux de drainage n'ont pas été réalisés ou lorsque le réseau hydraulique est déficient, certaines parcelles sont sujettes à des problématiques de rétention d'eau.

Toute intervention sur le réseau hydraulique ou de drainage devra donc être suivie de rétablissement des drains pour éviter toute dégradation de la qualité agronomique des sols à proximité ».

La tranchée pour la ligne 18 longeant la parcelle de Terre de Liens va détruire des drains en place dans le sol.

Lorsque l'on sait combien les drains agricoles créés il y a 300 ans et entretenus par les exploitants agricoles depuis ont été essentiels à l'assainissement du Plateau et à sa mise en culture, il est légitime de craindre qu'une modification aussi importante des bassins versants n'impacte l'humidité des sols, et que des ouvrages implantés par-ci, par-là, n'assurent pas du tout la même hygrométrie qu'une circulation libre et drainée.

- Citons également l'INRAP qui dédie également un paragraphe de ses fouilles aux drains céramiques :

« Lors des différentes opérations de fouilles, sur la quasi-totalité du plateau, les archéologues ont mis au jour des drains céramiques (parfois des drains en pierre), placés entre 60 et 80 cm de profondeur. Ainsi, pour collecter l'eau de pluie sur le plateau et, par voie de conséquence, en assainir les parties humides et marécageuses, ces drains sont enfouis dans le sol à une profondeur suffisante pour ne pas être brisés par les outils agricoles. Ils correspondent également aux systèmes de drainage agricole largement répandus aux environs de 1880. Des plans de ce vaste système de drainage secondaire ont pu être retrouvés et de nombreux drains semblent directement connectés au système de drainage principal, constitué par les rigoles du plateau de Saclay ».

Il faut rappeler que si les terres du Plateau font partie de ces rares endroits où le maïs peut pousser sans arrosage (même lors de la sécheresse de 2013) c'est parce que sous 1,20 m d'humus se trouve une couche d'argile empêchant l'infiltration de l'eau en profondeur, évitant ainsi le dessèchement des sols.

On comprend dans le dossier de mise au sol de l'ouvrage L 18 que la SGP a fait le choix d'une infiltration à minima pour une pluie courante malgré les avis cités ci-dessous. L'impact de l'infiltration sur l'hygrométrie des sols, pas plus que le détournement de l'écoulement des bassins versants, ne semble avoir été spécifiquement étudiés au regard des impacts sur la qualité des terres agricoles.

Lors de la réunion publique du 8 juillet la représentante de Terre de Liens île de France a posé la question du rétablissement des drains et interpellé la SGP sur les possibles dégâts apportés aux terres agricoles du fait de la perturbation des bassins versants naturels. La SGP

n'a apporté aucune précision, est restée très générale en affirmant « que ce sera mieux après qu'avant ».

Comment seront rétablis les drains enfouis à 60-80 cm de profondeur alors que la tranchée sera beaucoup plus profonde ? Quel impact aura une réorientation d'un drainage initialement nord-sud récupéré par des rigoles, vers un drainage est-ouest ?

Quels sont les investissements identifiés sur ce volet ? Aucune donnée n'est précisée à ce sujet dans le dossier d'enquête publique.

Les données transmises ne sont actuellement pas à la hauteur des questions et des enjeux de maintien de la qualité des terres agricoles.

Avis sur l'Utilité Publique du projet :

Terre de Liens a pour vocation la préservation des terres agricoles, la pérennité trans-générationnelle d'exploitations agricoles, ainsi que sortir le foncier agricole du spéculatif. Terre de liens intervient comme acteur des territoires et se pose donc la question de la motivation de la perte de qualité de terres agricoles au regard du projet.

1°) L'évolution du projet avec la mise au sol partielle de l'ouvrage, du Christ de Saclay à Guyancourt, est justifié, au regard du dossier d'enquête publique, par une diminution des dépenses prévisionnelles à hauteur de 30 millions d'euros et une meilleure intégration paysagère.

Sur le volet paysager :

De fait le viaduc aérien (lequel persiste jusqu'au CEA de Saclay) détruisait un paysage ouvert, naturel, agricole et forestier. Pour autant la mise au sol de la L18 améliore t elle le projet initial ?

Les motivations versées aux dossiers au sujet du paysage fluctuent en fonction du projet

Une première fois la SGP vante les qualités d'insertion paysagères du viaduc :

la SGP écrivait à ce propos en octobre 2017 : « *Le passage du viaduc est une opportunité d'amplifier les ensembles paysagersLe 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 sera un marqueur territorial valorisant* »...dossier B3 de l'époque, dans le chapitre consacré au paysage, et plus particulièrement à l'impact paysagé du viaduc sur le tronçon ouest (p 364 et suivantes).

Si la disparition du viaduc est en soi une bonne chose pour le paysage, la présence de talus, voire même d'un mur de protection, masquera le paysage des champs sur la 1^{ère} partie du tracé (pièce D p 109), et la présence d'une tranchée en déblai en plein champ et ensuite une tranchée à ciel ouvert avant d'être finalement couverte n'est nullement un avantage pour le territoire mais bien un élément tout aussi destructeur de son paysage.

La 3^{ème} modification du projet initial de ligne 18 sur le Plateau de Saclay, est probablement la pire solution technique : de fait un métro au sol, sécurisé par des barrières étanches le long des rails, constituera une véritable rupture de continuité visuelle à l'échelle du grand paysage et physique pour la faune ne pouvant que conduire à une perte de biodiversité, pour les agriculteurs contraints de traverser l'emprise de 45 m de la L18, pour le drainage des champs avec le risque de modifier les qualités hydrographiques de ce sol particulier du Plateau de Saclay.

L'objet de la modification du projet est donc basé sur la recherche de réduction des coûts du projet de ligne 18 (5 milliards estimés en 2020 avant ce modificatif).

2°) Analyse coût avantage de la réalisation de la ligne 18 sur le Plateau de Saclay et en particulier sur le tronçon CEA Saclay-Guyancourt.

Sur le volet de la fréquentation attendue du projet de transport de la L18 :

L'objet même de la création de la L18 fait l'objet de débats au sein même des experts et sa pertinence est régulièrement interpellée depuis des années : Rapport Auzanet en 2012, Cercle des Transports en 2014 puis 2015, avis négatif du Commissariat Général à l'Investissement (CGI, devenu SGPI), tout comme le reproche de la Cour des Comptes à l'égard de la SGP de minimiser aléas et imprévu.

La densité sur le plateau est **de 6 habitants + emplois/ha. Nulle part au monde il n'existe de métro dans des zones périphériques où la densité est inférieure à 100 habitants + emplois/ha (J. Vivier, ancien chef des services d'études de la RATP)**

La SGP table sur 4 500 passagers en heure de pointe et 6 000 à terme, et sur une fréquentation journalière de 100 000 voyageurs. Or ce trafic s'il était atteint ne nécessiterait pas un moyen de transport aussi lourd puisqu'un métro n'est rentable qu'à partir de 400 000 voyageurs/jour.

J. Vivier dans une tribune récente du 6.06.21 (Le Monde) vient de rappeler que : « *Près de soixante-dix professionnels de l'urbanisme et des transports ont adressé une lettre ouverte à Jean Castex, Bruno Le Maire et Barbara Pompili pour demander une révision du périmètre du Grand Paris Express en supprimant la ligne 17 Nord et la ligne 18, celles où le métro se justifie le moins* ». Ceci afin justement que les crédits soient suffisants pour réaliser les autres lignes du Grand Paris Express ainsi que moderniser les RER existants, nécessité urgente.

Par ailleurs la ligne 18 ne répond pas non plus aux besoins de transports domicile-travail dans le territoire Essonnien qui sont des mouvements essentiellement Sud-Nord, et n'apportera pas de réponse de déplacement de proximité aux habitants des villages du plateau ni aux besoins du bassin de vie St Quentin en Yvelines-Versailles dont les déplacements sont pris en charge actuellement par les transports SNCF existants.

Alors si les usagers n'existent pas, cela signifie-t-il qu'est programmé à moyen long terme de futures urbanisations justifiant ainsi un investissement aussi important ? Est-ce que la création de la L18 ne va pas concourir à l'étalement urbain allant à l'encontre du zéro artificialisation nette et de l'enjeu de préservation des terres agricoles en Ile-de-France ?

Lors de la réunion du 8 juillet le chargé d'opérations de la SGP a indiqué que les projections sont toujours soumises à des écarts d'estimation et à titre d'exemple évoqué les projections de fréquentation de la L14. Il est douteux de comparer une ligne de métro parisien intramuros avec une ligne de transport de grande couronne localisée pour partie à travers champs.

Sur le volet de l'économie attendue du nouveau projet :

L'économie attendue (0,6 %) constitue-t-elle un motif acceptable eu égard à l'intérêt général que représente le maintien dans des meilleures conditions l'exploitation de surfaces agricoles fertiles, à 25 km de Paris ?

Les conditions d'analyse des impacts à terme de l'implantation de la L18 sur l'exploitation agricole du plateau de Saclay et les conditions de son maintien, ainsi que son impact sur le développement à l'échelle régionale d'une agriculture de proximité n'ont pas été étudiées.

Tous les travaux nécessaires à la compensation des désordres subis par le projet de mise au sol de la L18 n'ont pas été pris en compte.

L'utilité publique du projet de la L18 sur entre le christ de Saclay et Versailles ne nous paraît pas justifiée :

- Elle ne tient pas compte des dépenses liées aux mesures compensatoires nécessaires à réaliser pour assurer le maintien des continuités des chemins agricoles accessibles aux engins agricoles, pour assurer le rétablissement des drains et la conservation d'un niveau hygrométrique des sols correspondant à la qualité actuelle des terres, en assurant le maintien des continuités du corridor écologique.
- Elle ne tient pas compte de la mise en œuvre d'installations de chantier qui n'impactent pas les terres agricoles et qui présentent des mesures de protection des terres agricoles vis-à-vis des risques de pollution pendant la phase chantier.
- Elle ne tient pas compte du principe de la zéro artificialisation nette qui gèle toute nouvelle urbanisation sur des terres agricoles
- Elle ne tient pas compte des enjeux du maintien d'espaces agricoles pérennes donc rentables pour les exploitants en ile de France
- Elle ne tient pas compte de l'enjeu du maintien de la biodiversité sur le plateau de Saclay en relation avec les espaces forestiers
- Elle ne tient pas compte de l'enjeu du développement d'une agriculture de proximité pour l'Ile de France.

Le maintien d'une agriculture économiquement viable sur le Plateau fait partie intégrante de l'intérêt général.

Il est donc fondamental que soient prises en compte les conséquences financières de l'ensemble de l'urbanisation du Plateau (constructions et ligne 18) sur l'accroissement des charges des exploitations agricoles, sur la dégradation des sols et de la biodiversité.

A l'heure actuelle il convient encore plus de garder des terres agricoles et des espaces forestiers nombreux pour rafraîchir et humidifier les zones urbaines voisines, tout comme pour les pourvoir en alimentation avec des circuits-courts et bio, très économes en production de Gaz à Effet de Serre (GES).

A la lecture de ces éléments le projet de L18 ne justifie pas les coûts générés pour sa réalisation ni les impacts destructeurs pour l'activité agricole, à court terme avec de nouvelles expropriations foncières et la création d'une nouvelle frontière d'infrastructure. A long terme ce projet est vecteur d'urbanisation allant à l'encontre du maintien de l'activité agricole et des enjeux de continuité écologique identifiée sur le plateau.

Pour Terre de Liens île de France,

Marie RODIERE, membre du CA

le 23 juillet 2021



PJ : 6 documents :

PJ 1 : Plan des parcelles de Terre de Liens.

PJ 2 : Plan de la tranchée couverte.

PJ 3 : Coupe avec cotes de la tranchée ouverte.

PJ 4 : Carte bassins versants interceptés.

PJ 5 : Carte Zpnaf complète.

PJ 6 : Carte Zpnaf détail parcelle B 158.