Avis de la COSTIF

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

Enquête publique - projet de CDT Paris-Saclay territoire sud

Le 14 janvier 2015

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 vise à renforcer l'attractivité de la région Ile de France pour l'inscrire davantage dans la compétition internationale en créant de « puissants pôles de compétitivité, » va en réalité avoir pour conséquences :

- Le renforcement des inégalités dans la région (la grande couronne est oubliée, Paris et l'est Parisien sont « gentrifiés »)
- L'accroissement des inégalités entre l'Ile de France et les autres régions en poursuivant la concentration de l'activité, de l'emploi sur l'IDF ;
- La saturation, la congestion de l'Ile de France détériorant les conditions de vie des Franciliens/nes ;
- Une empreinte écologique démesurée.

La COSTIF comprend des citoyens et membres d'associations habitant dans les zones concernées par les pôles de compétitivité, notamment à Saclay et Gonesse.
Sur le territoire de Saclay, elle est particulièrement préoccupée des conséquences liées aux projets actuels et souhaite à ce titre faire des observations et poser plusieurs questions au commissaire enquêteur, à l'occasion de l'enquête publique relative au contrat de développement territorial Paris- Saclay territoire sud.

1. Le CDT s'inscrit dans un projet global sur lequel les habitants n'ont pas été consultés. Pourquoi n'y a –t-il pas de eu de consultation de la CNDP sur le projet de cluster dont les répercussions sur l'ensemble du plateau sont majeures ?

2. Comment est justifié le chiffre d'un accroissement de population de seulement 17110 habitants (selon l'étude environnementale) alors qu'il y aura 11700 logements (étudiants, chercheurs, familles) au regard des coefficients d'occupation de l'INSEE (2,2) ?

3. Ce chiffre minoré de l'accroissement de la population n'est-il pas de nature à biaiser l'ensemble de l'évaluation environnementale en partant d'un scénario de référence faux ?

4. Sur l'ensemble du territoire du plateau de Saclay, il n'y a que des études d'impact environnemental partielles « saucissonnées « et pas d'étude d'impact global prenant en compte le cluster dans son ensemble et les effets des deux CDT, Sud et Ouest (Versailles Grand Parc, Saint Quentin en Yvelines, Vélizy Villacoublay). Or en matière environnementale, les effets ne s'ajoutent pas seulement, ils se démultiplient.

5. Pourquoi l'actualisation de la directive européenne portant sur les études d'impact n'est-elle pas prise en compte en ce qui concerne les effets sur la santé des populations ?

6. Et pourquoi est-elle insuffisamment prise en compte en matière de climat ?

En particulier pourquoi l'ensemble des projets des deux CDT n'est-il pas pris en compte dans l'étude d'impact en matière de production de gaz à effet de serre et de pollution de l'air, compte tenu que près de 95 000 logements supplémentaires sont prévus sur le CDT ouest, d'où un accroissement du trafic routier important,

Le CDT indique que l'ensemble des projets aura globalement une influence positive sur la qualité de l'air (p.198) alors que

- le CD 36 va être doublé et deviendra une 6 voies, qui permettra à la fois un trafic automobile sur quatre voies et un bus en site propre,
- des matériaux de construction pour la zone ouest et des déchets de chantiers devront également être transportés ?

Donc n'y a –t-il pas une absence de justification sérieuse à l'affirmation selon laquelle la qualité de l'air serait améliorée ?

Dans ces conditions, est-ce qu'une alternative au doublement du CD 36 a été étudiée? Si ce n'est pas le cas , l'étude devrait être faite.

7. L'étude de la gestion des déchets de chantier est inexistante, une grande incertitude existe sur les conclusions de l'étude environnementale qui écrit pourtant que cela aura des effets positifs (p. 192 de l'étude environnementale) ; aucun argument ne vient à l'appui.

8. En quoi la démarche « Eviter, réduire, compenser » citée p. 178 de l'étude environnementale est-elle mise en œuvre en matière de transports ? comment l'arrivée d'un métro sur des terres agricoles peut-elle « préserver « la qualité paysagère ?

Pourquoi l'alternative à la ligne de métro 18 n'est –elle pas proposée ?
Des études ont été effectuées, elles montrent que l'on peut relier directement St Quentin en Yvelines à Massy : il s'agit lors de la transformation de la ligne RER C : Versailles-Massy-Juvisy en véritable tangentielle sud de réaliser un prolongement vers l'ouest jusqu'à Saint Quentin en Yvelines. Cette liaison Versailles Massy prolongée permet l'accès à St Quentin en Yvelines à l'ouest sans changement à Versailles Chantiers, un accès au réseau Atlantique à Massy, une desserte Versailles – aéroport d'Orly en 40 minutes par correspondance avec les bus Orly Rail à Pont de Rungis (dans l'attente plus tard d'un prolongement vers l'Est jusqu'à Pont de Rungis et Sucy Bonneuil). De la sorte on peut relier St Quentin en Yvelines directement à Massy (puis Orly) sans traverser le plateau de Saclay. Ce projet chiffré à 240 millions d'euros représente moins d'un dixième du coût du métro (plus de 2, 7 milliards d'euros).

9. Pourquoi le premier stade de la démarche « Eviter, réduire, compenser » n'est-il pas privilégié dans le projet cluster ? C'est au contraire la logique de compensation qui sera mise en œuvre, pour résoudre des problèmes créés de toute pièce.
Le transfert d'organismes et institutions existantes aura plusieurs types de conséquences
- des constructions d'immeubles (matériaux de construction, sables à prélever, transport de matériaux puis de déchets) ;
- utilisation de zones agricoles fertiles utiles pour l'alimentation et piège naturel à carbone, donc utiles au climat ;
- imperméabilisation des sols nécessitant de prévoir des bassins de rétention à la place de terres agricoles ;
- insuffisance de solutions techniques pour le traitement des eaux usées non résolus ;

- déplacements massifs de personnes, d'où transports supplémentaires. A noter que massivement chercheurs et salariés des organismes concernés se sont prononcés contre ces déplacements.

Ces conséquences vont accroître le coût carbone de façon massive, provoquer des dégâts environnementaux et une dégradation de la qualité de vie des salariés amenés à faire des déplacements contraints de plus en plus longs.

Pourquoi une solution alternative (Eviter) de mise en coopération des organismes existants, sans déplacement n'a-elle pas étudiée, à l'image de ce qui se fait avec la faculté d'Evry ? Pourquoi une telle solution alternative n'est-elle pas chiffrée afin de mesurer notamment les économies qui pourraient ainsi être réalisées pour les financements publics?

10. En matière de biodiversité pourquoi la démarche d'évitement n'est-elle pas privilégiée ?
C'est ainsi que des tritons crêtés ont été déplacés alors qu'on sait que cette espèce n'est pas déplaçable, au lieu de modifier le tracé de route qui aurait évité de faire disparaître cette espèce. Pourquoi l'étude sur la biodiversité ne mentionne-elle pas la présence de campagnol amphibie, dont il a été fait état dans l'enquête nationale réalisée en 2012.

11. Pourquoi la consultation sur le CDT sud est-elle conduite en s'appuyant sur des documents incomplets (pas de budgets) et non actualisés ? Il ne répond pas aux exigences du décret 2011-724 du 24 juin 2011,

En conclusion
Ce projet de CDT cache mal l'ambition de construire une ville nouvelle sur le plateau, au détriment de la ceinture verte, participant au réchauffement climatique dont on sait que les mégapoles sont un des principaux facteurs d'aggravation.
La COSTIF

- émet un avis défavorable sur les objectifs aujourd'hui obsolètes du cluster compte tenu d'une part du développement de nouvelles modalités d'enseignement, de travail et de communication, d'autre part de la nécessité absolue de préserver les ressources naturelles qui constituent un patrimoine commun 'terres, eaux, air, espèces vivantes)
- considère que de nombreux points du CDT sud sont contraires aux règlementations existantes notamment aux directives européennes en matière d'environnement, en particulier, pas d'étude d'impact globale, pas de débat public sur le projet de cluster,
- rappelle que l'opportunité d'un tel projet global n'a jamais été mise au débat public, ce qui est contraire à l'intérêt général, et aux législations (notamment européennes relatives à la concertation
- regrette que le projet de CDT sud ait été très largement conduit par l'Etablissement public Paris- Saclay, juge et partie sur ce dossier,
- déplore que cette opération diligentée par l'Etat se fasse au détriment de l'implication des citoyens, en méconnaissant les engagements de longue date des habitants sur leur territoire,
- demande que des études alternatives au projet global de cluster soient menées par un organisme extérieur à l'EPPS, dans la transparence, en associant les citoyens, afin d'évaluer notamment la pertinence du regroupement d'organismes sur le plateau de Saclay.