Villiers le Bâcle, le 16 novembre 2015

ENQUETE PUBLIQUE CDT PARIS-SACLAY TERRITOIRE SUD

http://www.caps.fr/wp-content/uploads/2015/01/CDT_Paris-Saclay-Territoire-Sud.pdf

Métro Ligne 18

La Société du Grand Paris projette depuis 2011 de construire une ligne de métro aérien pour la traversée du plateau de Saclay.

Nous refusons de laisser un viaduc de béton défigurer les dernières terres agricoles du plateau de Saclay qui ont été sanctuarisées par décret du 31 décembre 2013 sous la forme d'une Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF) unique en Europe.

Nous refusons de laisser un viaduc de béton pénétrer sur le Parc Naturel Régional de la Haute-Vallée de Chevreuse.

Nous refusons de voir notre paysage coupé par des piles de béton vouées aux tags et autres insalubrités et réclamons la prise en compte de notre droit au paysage, comme il est reconnu en Europe et en France. Le paysage constitue un élément essentiel du bien être individuel et social et que sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun.

Nous n'acceptons pas que le bruit lancinant et assommant de rames de métro passant à 100km/h toutes les 2 mn vienne nuire à la santé des riverains. Ajoutée à la dégradation visuelle des espaces naturels, la pollution sonore achèvera de rendre impropres à leur destination les espaces naturels de loisirs offerts aux usagers actuels mais aussi futurs.

Nous dénonçons l'absence de concertation avec les habitants et leur élus. La Société du Grand Paris bafoue les règles du débat public depuis 2011 en ignorant l'expression du public qu'elle invite pourtant à participer à des réunions qualifiées de concertation.

Ce sont nos cris depuis 4 ans, et le présent contrat de développement territorial s'inscrit dans la même droite ligne de l'ignorance des habitants: il n'apporte aucune prise en compte ni mesures compensatoires vis à vis de ces inquiétudes légitimes pour les habitants et les usagers. Il n'est qu'un déroulé de bonnes intentions qui ne s'engagent à rien de concret. Les communes signataires prennent des engagement qui impactent directement les communes limitrophes tout en leur reniant leur droit à s'exprimer.

"Signer pour le CDT", c'est signer "un chèque en blanc" à des irresponsables qui pensent agir pour le bien des autres sans même les connaître. Les citoyens que nous représentons ne veulent pas prendre ce risque!

- Pour l'intégration de la ligne 18 dans le paysage, nous ne pouvons pas nous contenter du point à approfondir page 47 "la recherche de la meilleure intégration environnementale et paysagère de la structure". L'interprétation du terme "meilleure" est trop vague et n'apporte aucune garantie. Qui plus est, elle n'est ni étudiée ni valorisée financièrement, alors que c'est un élément important de comparaison avec une solution enterrée.

- Aucune garantie n'est indiquée concernant la maintenance paysagère sur la durée de vie de l'ouvrage. Il ne suffit pas de construire quelque chose que l'on peut trouver un jour joli, si on ne s'engage en même temps à le maintenir. Les piles de ponts taguées et non nettoyées le longs des voies de circulations sont là pour imager nos propos.

  Pour la ligne 18, on ne parle pas de 2 ou 3 piles: on parle de plus de 500 piles.
  Lors de sa délibération 2015/514, le STIF, futur exploitant, a d'ailleurs demandé à la SGP de préciser le coût de la maintenance patrimoniale et les conditions d'accès au viaduc pour les opérations de maintenance.

- Aucune explication n'est donnée pour l'affirmation gratuite sans cesse reprise: "Sur le plateau de Saclay, la ligne 18 sera réalisée en viaduc de manière à préempter le moins possible les terres agricoles". C'est faux. Pour moins préempter encore, le passage en souterrain est bien meilleur, et permet d'éviter le chemin de maintenance du viaduc demandé par le STIF déjà citée.

- Aucune justification de trafic n'est apportée pour justifier le besoin de construire la ligne 18. Le STIF lui-même souligne la faiblesse de la rentabilité économique du projet.
  Le commissariat général à l'investissement donne lui aussi un avis défavorable au tronçon Saclay-Versailles, et un avis favorable mais avec réserves au tronçon Orly-Orsay-Gif.

  Le CDT propose le métro de la SGP qui ne se justifie pas coté trafic. La démarche de ce CDT consiste à construire un métro puis à imaginer ce qui peut être construire pour drainer un nouvel usage afin de le rendre rentable! Détruire, créer le besoin de transport, gaspiller de l'énergie et du temps de vie à engendrer des déplacements qui n'existaient pas avant.

  Ce document n'est pas cohérent avec les objectifs environnementaux de notre pays.

- Que pensez de l'affirmation page 47: "L'enfouissement partiel de la ligne 18 entre le Christ de Saclay et les Yvelines est par ailleurs une exigence des élus. Celle-ci n'est pas prévue par le maître d'ouvrage". Oui, ce CDT sur le sujet de la ligne 18 dit tout et son contraire! Ce ne peut-être avec des propos aussi légers et déresponsabilisants que les habitants peuvent être assurés d'être entendus.

- Aucun justification de l'absence de nuisances sonores n'est apportée. Aucune étude acoustique des gènes sonores réelles n'est présentée. Les études évoquées en réunions publiques n'évoquent que des valeurs moyennes qui lissent une pollution sonore dans le temps en oubliant de citer les valeurs de crêtes et d'émergence, ces bruits REELS que toute vie sur le plateau percevra cycliquement à longueur de journée.

Un métro au service des habitants et du plateau! C'est ainsi que la SGP annonce les bienfaits de sa ligne 18. Une annonce démagogique: bien sûr qu'un métro est au service de ses utilisateurs! Mais quels habitants? Pas ceux qui habitent actuellement et en seront chassés mais certainement les nouveaux qui viennent avec l'urbanisation. Et encore, ce n'est pas sûr: les usagers de la route vont-ils réellement se rabattre sur le métro quand il arrivera. le CGI n'en n'est pas si sûr.

Ce métro qui se projette sans justification et sans rechercher à respecter le territoire et ses habitants porte en lui la volonté d'urbaniser le plateau de SACLAY bien que 2300ha aient été sanctuarisés. Au point que l'EPPS, soutenu par tous les signataires de ce CDT, souhaite que ce que les habitants considèrent comme une pollution visuelle et sonore devienne l'emblème de sa toute puissance et de ses idéaux d'excellence.

Enquête publique, Concertation publique - Que faut-il en attendre? Question au commissaire enquêteur.

Nous en sommes à la quatrième enquête (en ne comptant que les principales) ou concertation publique ou autre procédé apparenté à un appel au public sur tous ces sujets liés au cluster PARIS SACLAY

- GPE fin 2010 - début 2011
- 2 réunions publiques à Villiers le Bâcle qualifiées de concertation par la SGP
- CDT V1
- Ligne 18 - concertation SGP
- CDT V2

Nous passons les enquête expresses avec des publicités très réduites, comme pour l'aménagement de la rigole de Corbeville.
Le bilan du débat public vu de notre coté:

- La projet de métro était enterré intégralement avant 2010
- 2010-2011, le grand débat public de avait mis en évidence une exigence des habitants pour un métro enterré, lorsque des communes urbanisées exigeaient des gares complémentaires. Les gares ont été créées, le métro est devenu aérien, pour compenser le surcoût apporté par les nouvelles gares.
- 2012, 2013, la SGP s'est vue opposé par 2 fois lors de 2 réunions publiques à Villiers le Bâcle (qualifiées de concertation par la SGP) le refus de la solution aérienne et la demande de repasser en enterré. Sans effet.
- fin 2014, le CDT v1 revendique les bienfaits d'un métro aérien contre lequel s'élèvent toujours de très nombreuses voix. Sans effet. Il reçoit pourtant un avis défavorable

de la part de la commission d'enquête, avec en quatrième raison le respect du droit au paysage qui n'est pas expliqué.

- 2ème trimestre 2015, la SGP organisent de multiples réunions qu'elle qualifie de concertation renforcée. A Gif-Sur-Yvette et Magny-Les-Hameaux, la SGP se remet à vanter les vertues de son métro pour transporter des gens, on n'en attendait pas moins surtout pour 2,3Mds€. Là encore, une large partie de l'assistance s'élève contre le passage en aérien, la SGP s'en émeut et fait mine de découvrir la revendication à Magny Les Hameaux.

Nouvelle étape aujourd'hui pour le CDT V2,

- Avec un métro toujours aérien parce que c'est mieux mais on ne sait pas pourquoi.
- Avec un projet d'intégration paysagère non expliqué et non étudié. Mais combien coûte-t-il au fait?
- Sans aucune garantie d'entretien paysager
- Avec des nuisances acoustiques toujours ignorées
- Avec des études de trafic surestimées qui ne devraient pas aboutir à sa nécessité
- Avec une volonté d'imposer sans expliquer et entendre les revendications des habitants.

Nous constatons que les outils du débat public ne sont pas destinés à entendre et à répondre aux revendications des citoyens mais seulement à les informer.

Est-ce bien cela? Ou alors pourriez-vous donner les règles que nous n'aurions pas comprises?

La tenue de la récente réunion publique du 13 novembre 2015 à ORSAY n'a pas manqué de nous interpeller: M. BOURNAT, Président de la CAPS, a tout simplement refusé que soit évoqué le sujet de la ligne 18.

Un débat public muselé est-il encore vraiment un débat public?

Le collectif Enterrez le Métro

SAUVONS LE PLATEAU DE SACLAY !

collectif enterrez le métro