



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

RATP

Question orale n° 1669

Texte de la question

Mme Maud Olivier interroge Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur la mise en œuvre de la future ligne 18 sur le plateau de Saclay. Les transports en commun sont tout à fait indispensables compte tenu des projets d'aménagement du plateau. Mais la SGP prévoit de faire passer la ligne 18 sur un viaduc haut de 9 mètres, entre Saclay et Saint-Quentin en Yvelines sans tenir compte ni de la très grande proximité du viaduc avec les habitations, à Villiers-le-Bâcle en particulier, ni du fait qu'il ne respecterait pas le principe de protection des terres agricoles, ni ne permettrait de concrétiser le projet d'observatoire ornithologique indispensable pour mettre en valeur l'écosystème du plateau de Saclay. La SGP oppose un surcoût de 230 millions d'euros, qui rendrait impossible l'enfouissement du métro, comme cela est demandé par les habitants et élus de ce territoire. Cependant, des alternatives existent comme le recours à un transport automatique léger (TAL). Elle lui demande donc quelles mesures elle compte mettre en œuvre, conciliant à la fois la satisfaction des besoins en transports en commun et le respect de l'environnement, le tout dans les délais que l'aménagement en cours du plateau de Saclay impose.

Texte de la réponse

FUTURE LIGNE 18 ENTRE SACLAY ET SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

M. le président. La parole est à Mme Maud Olivier, pour exposer sa question, n° 1669, relative à la future ligne 18 entre Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Mme Maud Olivier. L'aménagement du plateau de Saclay, initié par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, a été envisagé avec la volonté de créer un pôle de recherche à vocation nationale et internationale, situé au cœur de vrais quartiers permettant d'habiter à proximité de son lieu de travail et desservi par des transports avec la création de la ligne 18 ; tout cela dans l'affirmation du respect de l'environnement, notamment à travers la sanctuarisation des 4 115 hectares de la zone de protection des espaces naturels agricoles et forestiers, la ZPNAF. Les accès routiers et ferrés menant au plateau sont déjà saturés, et leur capacité ne peut être augmentée qu'à la marge. Il est donc nécessaire de développer de nouveaux moyens de transport, comme cela est proposé avec la ligne 18.

Néanmoins, certaines de ses modalités de mise en œuvre restent sujettes à de vifs débats. Le projet de la société du Grand Paris, la SGP, prévoit en effet de faire passer la ligne sur un viaduc haut de neuf mètres entre Saclay et Saint-Quentin en Yvelines, sans tenir compte ni de la proximité du viaduc avec les habitations, à Villiers-le-Bâcle en particulier, ni du fait qu'il viendrait amputer les terres agricoles sur lesquelles il serait édifié. Un collectif d'associations et de citoyens de plusieurs communes s'est créé sous le nom d'« Enterrez le métro », dont les revendications très argumentées ne peuvent être ignorées. L'enfouissement de la ligne sur une portion de quatre kilomètres, demandée depuis plusieurs années par les habitants et plusieurs élus du territoire, n'a pas été retenu par la SGP, qui objecte un surcoût de 240 millions d'euros. Or, si cette somme peut paraître élevée, elle ne représente que 8 % du coût des 3 milliards d'euros de la ligne 18.

Au-delà de la gêne visuelle et de la pollution sonore, un métro passant toutes les trois minutes, perché à plus de neuf mètres de haut, remet en cause le fort parti pris de protection de l'environnement de ce territoire, pourtant entériné par la création de la ZPNAF. La réserve ornithologique de l'Étang-Vieux de Saclay subirait, elle aussi, un fort impact de ce viaduc. L'environnement naturel du plateau de Saclay est l'un des principaux atouts de Paris-Saclay, et les grandes étendues agricoles du plateau, comme les étangs, les rivières, les rigoles et les espaces boisés, constituent autant d'écosystèmes qui abritent une faune et une flore remarquables. Par ailleurs, l'étude d'impact environnementale a été remise en cause par l'Autorité environnementale, car elle ne se situait pas au niveau de précision habituelle des dossiers d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique – DUP.

Aussi, je vous demande, madame la secrétaire d'État, comment comptez-vous faire pour prendre en compte les critiques de l'Autorité environnementale et les attentes des associations, tout en satisfaisant les besoins en transports en commun et le respect de l'environnement, le tout dans les délais que l'aménagement du plateau de Saclay nous impose ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

Mme Barbara Pompili, secrétaire d'État chargée de la biodiversité. Madame la députée Maud Olivier, vous interrogez le Gouvernement sur la desserte par les transports en commun du futur projet d'aménagement sur le plateau de Saclay.

À la suite de l'enquête publique de 2016 sur le projet de ligne 18 du Grand Paris Express, qui doit relier les secteurs de développement entre eux et au reste de la région, les commissaires ont émis un avis favorable au projet avec trois réserves, dont la première rejoint vos craintes. Ainsi, la commission d'enquête a considéré que le tracé partiellement aérien était acceptable, à condition que soient mises en œuvre des mesures adaptées concernant notamment le bruit et les gênes identifiées pour les exploitants agricoles.

Certaines habitations, notamment à Villiers-le-Bâcle, seront relativement proches du tracé. C'est un point auquel la SGP se doit d'être attentive, car elle s'est engagée à définir précisément les mesures destinées à contenir tout impact sonore ou vibratoire sur ces logements, puis à vérifier leur efficacité.

S'agissant de l'activité agricole, la commission d'enquête demande à la SGP de prendre, en liaison avec les exploitants agricoles concernés, les mesures nécessaires à la continuité des activités agricoles. En amont de l'enquête publique, l'étude d'impact a recensé les points sensibles du tracé, et la SGP devra définir plus précisément, dans le cadre des études d'avant-projet en cours, les modalités de réalisation du projet et les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts environnementaux du projet ; comme vous le savez, cette obligation a été précisée et renforcée dans la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, que j'ai portée. Il importe notamment que la zone de protection naturelle, agricole et forestière soit respectée, comme la SGP s'est engagée à le faire.

De même, sous le contrôle des services de l'État, les mesures qui seront prises pour limiter les impacts sur les milieux naturels devront préserver les continuités écologiques régionales et locales, notamment pour l'observatoire ornithologique.

S'agissant de la proposition d'un gabarit plus modeste, l'ampleur des projets attendus sur le plateau a conduit le maître d'ouvrage à choisir un métro automatique avec des quais de soixante mètres. Le choix d'un viaduc et l'alternance entre des sections souterraines et aériennes selon le milieu traversé sont un compromis entre les contraintes techniques, celles de coût et la nécessité d'améliorer l'accessibilité de ce territoire, grâce à un nombre important de gares.

Données clés

Auteur : [Mme Maud Olivier](#)

Circonscription : Essonne (5^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1669

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire : Environnement, énergie et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [7 février 2017](#)

Réponse publiée au JO le : [15 février 2017](#), page 957

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [7 février 2017](#)