



## **Contribution n°2 de l'association Citoyens actifs et solidaires sur le CDT Paris-Saclay Territoire Sud, en réponse à l'enquête publique complémentaire.**

### **Observations préliminaires**

Après avoir consulté d'ensemble du dossier de cette version corrigée du CDT nous n'y avons décelé que des modifications à la marge. Le CDT, dans sa première version ou dans cette version légèrement corrigée et sans consultation préalable des habitants de ce territoire. C'est le projet de l'État, qui bénéficie de fait de l'appui des élus locaux. Ce n'est pas une vision de l'avenir du plateau partagée entre tous les acteurs après avoir été débattue. Seule l'organisation d'un débat public permettant de discuter de l'opportunité du projet pourrait conduire à une vision partagée.

De plus, en tant que document d'aménagement, le CDT reste une compilation d'éléments disparates qui n'ont pas été pensés dans leur interaction car ils n'ont pas fait l'objet d'une approche globale. Il comporte des lacunes très importantes. Nous avons choisi de mettre en lumière ce qui concerne la circulation automobile et son impact sur la qualité de l'air, véritable bombe à retardement de ce projet en terme de santé publique, qui n'a absolument pas été étudié dans le dossier soumis à l'enquête. Mais ce n'est qu'un exemple, on aurait pu en choisir d'autres, l'effet de l'augmentation du nombre des logements construits par rapport à la précédente étude.

### **Impacts du projet de CDT sur le trafic routier et la qualité de l'air**

#### ***Les effets systémiques du projet d'aménagement sur le trafic routier et la qualité de l'air***

Le CDT étant la juxtaposition de projets pensés indépendamment les uns des autres, il est incapable de prendre en considération des impacts résultant de leur addition sur le territoire. L'impact de la circulation automobile sur la qualité de l'air en est l'illustration la plus flagrante : voici une question où tout se tient et s'additionne, où chaque pot d'échappement contribue au nuage de pollution de cette portion du territoire. Ainsi, chacun des projets décrits dans les 50 fiches empilées dans le CDT a effet un impact positif, ou négatif (le plus souvent) sur la circulation automobile et donc sur la pollution. Malheureusement, il ne suffit pas de faire une addition de ces impacts pour estimer la pollution. Car, pour compliquer l'affaire, chaque projet influence les autres et modifie l'impact qu'il aura sur la circulation, donc sur la pollution.

Ainsi, le triplement de la RD128 (4 voies pour les voitures et deux voies pour les bus) aura des effets qui ne se limiteront pas à la seule pollution au bord de cette route: il entraînera sans doute aussi une augmentation de la circulation sur la N118 et sur l'ensemble du territoire, selon le principe que plus l'on fait de place aux voitures, plus cela augmente le trafic, c'est à dire tout l'inverse de l'idée en apparence pétrie de bon sens qui voudrait que l'on élargisse les routes parce que la circulation augmente. C'est là un effet rebond que refusent trop souvent de voir les décideurs publics : quand on améliore l'efficacité (d'une route dans le cas présent), l'efficacité gagnée dans un premier temps attire plus de trafic et annule ce gain d'efficacité... et induit plus d'effets négatifs

(pollution en l'occurrence).

### **Une étude d'impact environnemental qui ne traite pas correctement la question**

Ces effets systémiques du projet de CDT sur la circulation routière et la pollution induite devraient donc avoir été traités dans l'étude d'impact environnemental. On devrait y trouver une estimation de l'évolution du trafic routier, de la pollution et ses impacts sur l'environnement et la santé. Aucun de ces éléments n'y figurent.

Aucune estimation prévisionnelle de l'évolution du trafic routier n'est faite : il est tout au plus indiqué (p.159) que le trafic routier sur la N118 sera un indicateur qui servira « *au suivi de la mise en œuvre du CDT et de ses effets sur l'environnement* ». Avec comme état initial de référence les 70.000 véhicules par jour comptabilisés en 2010 (valeur moyenne). En clair, cela signifie que l'étude d'impact environnemental commencera après la mise en place du projet, et non pas avant, ce qui n'est pas acceptable. Il est également indiqué que la fréquence de mesure de cet indicateur sera d'une fois tous les 3 ans. Dix mesures pour les 30 prochaines années, ce chiffre montre à lui seul avec quelle légèreté les porteurs du projet ont considéré cette question.

Mais le trafic routier en soi n'est pas un impact environnemental. C'est la pollution de l'air qui importe. Les impacts du CDT sur la qualité de l'air sont traités à la page 151 de l'étude d'impact environnemental, où il est dit d'une part que

*« l'offre de transport en commun (...) permettra de diminuer l'usage de la voiture individuelle et donc de réduire les émissions de polluants atmosphériques »*

et d'autre part, dans la même page, que

*« les nouvelles infrastructures routières accueilleront un trafic routier plus élevé et seront donc génératrices de bruits et de polluants atmosphériques (doublement des voies par exemple). » La contradiction est flagrante et montre qu'aucune étude sérieuse n'a été faite.*

Cela serait presque risible s'il n'y avait pas derrière cela des impacts très sérieux sur l'environnement et la santé humaine. Les preuves scientifiques de l'impact sur la santé de la pollution atmosphérique (cancers, maladies respiratoires et cardiovasculaires) s'accumulent de jour en jour, comme le montre notamment l'INVS<sup>1</sup> et l'OMS<sup>2</sup>, avec des coûts économiques très importants comme le montre un récent rapport du Sénat<sup>3</sup> ou celui rédigé conjointement par l'OCDE et l'OMS<sup>4</sup>

### **Une réponse sévère de l'autorité environnementale que nous partageons**

L'autorité environnementale ne porte pas un diagnostic très différent du nôtre. Ainsi, dans la synthèse de cet avis, on note (p.3 et 4) deux recommandations :

*« compléter l'évaluation environnementale (état initial, analyse des impacts, mesures de réduction) pour ce qui concerne la modélisation des déplacements, et leurs conséquences pour la qualité de l'air et mettre en œuvre des dispositifs permettant de la suivre en continu. »*

L'autorité environnementale réclame donc une véritable étude d'impact du trafic routier sur la qualité de l'air.

*« mieux justifier les motifs, en particulier environnementaux, pour lesquels certains projets présentés sont retenus au regard des autres variantes envisageables, en particulier pour les*

---

1 Impact à court terme des particules en suspension (PM10) sur la mortalité dans 17 villes françaises , 2007-2010  
Magali Corso et al INVS, BEH 1-2, 6 janvier 2015

2 Reducing global health risks through mitigation of short-lived climate pollutants Noah Scovronick et al, OMS 2015

3 Rapport n°610 sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, Président, M. Jean-François HUSSON, Rapporteuse Mme Leila AÏCHI, 2015

4 WHO Regional Office for Europe, OECD (2015). Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health and wealth. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.

*projets routiers et ceux susceptibles d'affecter les lisières boisées. »*

L'autorité environnementale réclame donc que des projets routiers alternatifs soient présentés ce que les porteurs du projet n'ont pas fait

Plus loin, dans le détail de l'avis, p.13 :

*« ... le volet relatif à la qualité de l'air reste encore incomplet : en dépit des compléments apportés par rapport à la première version du CDT, l'évaluation environnementale n'apporte pas d'information même qualitative sur les concentrations des principaux polluants à proximité des axes routiers ou des projets du CDT. »*

L'autorité environnementale considère donc qu'aucune étude d'impact sur la qualité de l'air n'est présentée dans l'étude d'impact.

Et en caractères gras, p.14 :

**« L'AE recommande que l'état initial soit complété par une estimation de la qualité de l'air sur le territoire du CDT, a minima pour les principaux paramètres (oxydes d'azote, particules fines, ozone). Compte tenu des impacts prévisibles des nombreux projets du CDT, elle recommande que ces indicateurs fassent l'objet d'un suivi en continu sur le territoire, en particulier pour être en capacité d'en évaluer l'enjeu avant réalisation du CDT et pour en connaître l'impact tout au long de la vie des différents projets. »**

Enfin, p.15, au sujet de l'ensemble des projets routiers :

*« Pour l'AE, en l'absence de données et d'une évaluation pertinente sur les impacts de ces projets sur la qualité de l'air et sur l'ambiance sonore, l'argument consistant à s'appuyer principalement sur l'objectif de « fluidification du trafic » ne saurait constituer une justification environnementale. »*

En tant qu'habitants du territoire, nous sommes très inquiets devant tant de négligence. La critique de l'autorité environnementale est si sévère que les porteurs du projet se sont sentis dans l'obligation d'apporter une réponse sur ces points (et sur d'autres).

### **Une absence de réponse consistante à l'avis de l'autorité environnementale**

Dans le document de réponse à l'avis de l'autorité environnementale, aucune réponse satisfaisante n'est donnée par les porteurs du projet, ni sur l'évolution du trafic, ni sur l'évolution de la qualité de l'air :

- tout au plus il est proposé de mieux caractériser l'état initial et de faire un suivi plus soigneux. Mais aucune prévision de l'évolution du trafic lié au projet n'est faite.
- la demande d'étude de scénarios routier alternatifs n'est pas traitée: il est simplement indiqué que d'autres scénarios ont été envisagés mais qu'ils ne donnaient pas satisfaction, on est donc obligé de croire les porteurs du projet sur parole.
- une belle démonstration de l'effet de la fluidification du trafic sur la baisse de la pollution est faite, mais cette explication technique ne tient pas compte de l'effet rebond (cf. ci dessus) par lequel la fluidité du trafic attire plus de trafic jusqu'à atteindre un nouveau point de saturation, avec un niveau de pollution sensiblement plus élevé.

## **Conclusion**

En conclusion, notre étude des questions de trafic routier et de qualité de l'air montre que les impacts du projet ne sont pas étudiés sérieusement. Et la qualité de l'air n'est qu'un exemple, mais il y en aurait bien d'autres : gestion de l'eau, des paysages, absence de compensation écologique, parkings, consommations énergétiques, émissions de gaz à effet de serre. L'avis de l'autorité environnementale dit en substance que l'étude de l'impact environnemental est insuffisante, et sous-entend que, si elle avait été bien faite, le projet serait rejeté pour son impact sur l'environnement et la santé humaine. On ne peut ainsi que partager cette conclusion de l'autorité environnementale :

*« on pourrait s'attendre, sur ce territoire d'innovation, à ce que les projets du CDT témoignent d'une ambition particulière en matière de prise en compte de l'environnement, à la hauteur de l'ampleur de ses impacts. En particulier, s'agissant de la création quasiment ex nihilo de nouveaux quartiers, ces développements pourraient intégrer systématiquement les solutions issues des travaux (études et recherches) visant à promouvoir une urbanisation économe en espace et en énergie. L'état d'avancement des différentes fiches projet n'en apporte pas encore la démonstration. »*

Nous sommes donc très étonnés qu'une enquête publique ait pu être lancée sur la base d'un dossier aussi déficient. En résumé, on se prépare à construire, de part et d'autre de la N118, une ville avec des logements, écoles, équipements universitaires et sportifs, etc, sans aucune prévision sérieuse de l'augmentation du trafic sur cette route et sans étude d'impact sur la santé des riverains.

Au vu des impacts que le projet risque d'induire sur la santé de ces riverains et de ceux qui habitent déjà le long des grands axes routiers du territoire, les porteurs du projet pourraient être tenus responsables de mise en danger de la vie d'autrui. Les membres de la commission d'enquête publique, si ils décidaient de donner un avis favorable à ce projet, pourraient pour leur part être tenus pour responsables de complicité de mise en danger de la vie d'autrui.

*Pour notre part, nous demandons qu'un avis défavorable à ce projet soit donné par la commission d'enquête.*