



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

Avis délibéré de l'Autorité environnementale concernant le schéma d'ensemble du réseau public de transport du Grand Paris

n° Ae : 2010-31

Avis établi lors de la séance du 26 août 2010 - d'enregistrement : n° 007393-01

Préambule relatif à la procédure d'émission du présent avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), régulièrement convoquée par son président le 18 août 2010, s'est réunie le 26 août 2010 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le schéma d'ensemble du réseau public de transport du Grand Paris.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Jaillet, Rauzy, MM. Badré, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Vernier ;

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Bersani, MM. Caffet, Rouquès.

Saisie par courrier du préfigurateur de la Société du Grand Paris² en date du 5 juillet 2010, l'AE devait se prononcer dans les délais imposés par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : le débat public devant commencer au plus tard quatre mois après la promulgation de la loi, et le dossier de débat comportant l'avis de l'AE devant être rendu public un mois avant le début du débat, l'avis de l'AE était requis pour le 2 septembre 2010 au plus tard. Elle en a donc délibéré le 26 août 2010.

L'AE a formulé son avis sur la base des documents mis à sa disposition par la SGP³, à savoir:

- **le rapport d'évaluation environnementale**, constitué des documents suivants:
 1. le rapport dit de "phase 1", version v3 de mai 2010 (contexte, état initial) ;
 2. le rapport dit de "phase 2", version v3 de juillet 2010 (caractéristiques du projet, rappel des enjeux, analyse des impacts avec mesures) ;
 3. l'atlas cartographique, version v3 de juillet 2010 ;
 4. le résumé non technique, version rectifiée remise à l'AE datée du 10 juillet 2010;
 5. le rapport dit de phase 3, juillet 2010.
- **le projet de dossier de débat public**, mis à disposition de l'AE par la SGP en juillet 2010.

Elle a procédé à deux auditions des représentants de la SGP, les 8 et 22 juillet 2010, et à une audition de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France le 18 août 2010. Elle a également consulté les directions centrales du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (MEEDDM).

Sur le rapport de MM. Michel Badré et Philippe Lagauterie, l'AE a formulé l'avis suivant, exprimé sous la forme d'un résumé des principales préconisations de l'AE et d'un avis détaillé. Pour en faciliter la lecture, les recommandations de l'AE dans l'avis détaillé apparaissent en caractères italiques gras.

*
* *

¹ Désignée ci-après par AE

² Désignée ci-après par "la SGP" ou "le maître d'ouvrage"

³ Tous les renvois aux textes analysés par l'AE, dans l'avis ci-après, font référence à la pagination des documents remis à l'AE en juillet 2010: celle-ci a pu être modifiée dans les documents rendus publics ultérieurement.

Résumé des principales préconisations de l'AE

Le réseau de transport public du Grand Paris, qui constitue un programme au sens de la directive communautaire 2001/42/CE dite "plans et programmes", doit à ce titre être soumis à une évaluation environnementale. La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a prévu que cette évaluation, accompagnée du présent avis de l'autorité environnementale du CGEDD, soit élaborée et rendue publique avant le début du débat public concernant ce programme. Tenant compte de ce calendrier défini par la loi, l'AE a retenu dans son avis les points dont elle estime qu'ils devraient être abordés ou approfondis lors du débat public, pour éclairer au mieux les décisions qui seront prises.

Le programme concerne la réalisation d'un réseau de métro automatique de 164 km dans la région parisienne, constitué de trois lignes principales, conformément au schéma d'ensemble joint en annexe :

- une ligne "bleue" de Roissy à Orly, longue de 50 km, intégrant dans sa partie centrale la ligne de métro n°14 actuelle,
- une ligne "verte" d'Orly à Saint-Denis-Pleyel par Saclay, Versailles et La Défense, longue de 54 km, prolongée jusqu'à Roissy par le tronçon Saint-Denis – Roissy de la ligne bleue,
- une ligne "rouge", longue de 60 km, de La Défense au Bourget par Villejuif, Champs sur Marne, Clichy-Montfermeil.

Le rapport d'évaluation environnementale du programme d'ensemble, établi par le maître d'ouvrage, est très détaillé et anticipe souvent sur l'évaluation future des projets de construction des lignes. Son analyse conduit l'AE à préconiser que soient approfondies au cours du débat public les questions suivantes, à titre principal :

- ***la présentation complète des hypothèses et des méthodes utilisées pour la modélisation des évolutions de mobilité dans la région.*** Deux points méritent une attention particulière :
 - la prise en compte des effets du futur réseau sur la demande de mobilité, par l'intermédiaire des modifications de localisation des emplois et de l'habitat qui en résulteront : les emplois et l'habitat ne peuvent être considérés comme indépendants du réseau alors que l'un des objectifs affichés est de les modifier;
 - les hypothèses retenues en matière d'évolution démographique et d'emploi : très significativement plus élevées que celles de l'INSEE, elles devraient être débattues.

La nature du scénario de référence hors implantation du réseau mériterait d'être précisée, pour mieux apprécier les impacts positifs et négatifs des décisions à prendre ;

- ***les impacts induits du réseau en matière de localisation de l'urbanisation nouvelle*** : la localisation des constructions nouvelles dans la région (logements et bureaux), dont chacun reconnaît la nécessité, aura des effets environnementaux et sociaux très différents selon les distances d'implantation par rapport au réseau et la densification de ces constructions. Ces effets ne concerneront pas uniquement les communes situées dans le fuseau étudié. Les conditions nécessaires pour ***optimiser ces caractéristiques de proximité au réseau, de densité et de mixité sociale relèvent de mesures de régulation prises en concertation entre l'Etat, les collectivités et la SGP. Pour l'AE, elles méritent un débat approfondi,*** au regard des hypothèses présentées au dossier ;

- **la comparaison des options retenues avec des "solutions de substitution raisonnables", notamment la variante prenant en compte tous les projets prévus y compris Arc Express** sans le projet de la SGP. Pour les tronçons communs avec le projet Arc Express au nord-ouest et au sud-est de Paris, la comparaison des impacts positifs ou négatifs des implantations des gares de ces deux projets de réseaux devrait être entreprise ;
- **la cohérence entre les perspectives d'évolution globale de la mobilité** dans la région parisienne après implantation du réseau, et les **objectifs globaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (division par 4 des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050)**, tous secteurs d'activité confondus : l'affirmation d'une politique de "mobilité durable" suppose en effet, pour l'AE, une bonne mise en cohérence de ces perspectives.

De façon plus ponctuelle, au fil de la lecture de l'évaluation et du dossier de débat public, l'AE a également noté les points suivants qui mériteraient à ses yeux d'être approfondis lors du débat :

- concernant l'état des lieux,
 - **les déterminants actuels de l'étalement urbain** dans la zone desservie par le futur réseau,
 - **les caractéristiques sociologiques des espaces traversés par le futur réseau**, appréciées par les écarts de revenus ou la structure des emplois,
 - **les tendances d'évolution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air**, hors mise en place du réseau (situation de référence, notamment en intégrant les hypothèses de progrès technique mais aussi leur "effet rebond", c'est à dire l'augmentation du volume des déplacements induite par la baisse de leur coût et l'amélioration du confort en raison du progrès technique) ;
- **la modélisation des effets locaux de la pollution de l'air** et de son évolution en fonction des reports de trafic liés à l'implantation du réseau ;
- **la prise en compte du risque d'inondation pour les parties souterraines du réseau ;**
- **le mode de traitement des déblais produits** par le creusement des éléments souterrains du réseau, d'un volume de l'ordre de 10 millions de m³ ;
- s'il est possible de l'évaluer, **l'impact positif ou négatif du programme sur le reste du territoire national**, et en particulier sur le développement des métropoles régionales.

Au titre de l'appréciation de la prise en compte de l'environnement par le programme, qui relève de la compétence de l'AE, celle-ci a noté que le choix présenté par le maître d'ouvrage d'enterrer une grande partie du réseau réduit considérablement ses impacts directs, notamment en matière de biodiversité, de paysages, de bruit, ou d'impacts sur l'agriculture dans les zones à enjeux forts. **Un choix différent en matière de répartition globale entre le souterrain et l'aérien remettrait évidemment en cause cette appréciation.**

Le traitement des impacts négatifs résiduels par évitement, atténuation ou compensation relèvera le plus souvent de l'évaluation environnementale ultérieure des projets, lors de la préparation des dossiers d'enquête publique correspondants: il n'est donc pas développé ici.

Dans l'état actuel du dossier, et en dehors de toute appréciation sur les justifications économiques du programme qui ne relèvent pas du présent avis, **l'AE considère comme primordiale la question des impacts du réseau sur l'organisation et la localisation de l'urbanisation nouvelle dans la région**

parisienne. Les conséquences environnementales mais aussi sociales, positives ou négatives, des mesures de régulation prises en la matière seront en effet majeures, et ces mesures dépendent le plus souvent d'acteurs autres que le maître d'ouvrage du réseau. L'AE recommande donc aux acteurs du débat public d'apporter à cette question le meilleur éclairage possible.

*

* *