

## Rappel de ce qu'est l'association Sud Environnement

L'association Sud Environnement est une coordination d'associations débordant le Territoire Vallée Sud Grand Paris incluant les communes limitrophes des départements de l'Essonne et du Val de Marne afin d'avoir une vue cohérente sur les continuités écologiques et l'aménagement. Ainsi notre organisation permet la prise en compte de la forêt de Verrières et de la vallée de la Bièvre entre Antony et Paris.

L'association se préoccupe du maintien de la biodiversité et du changement climatique en raison de leur impact sur le bien être et la santé et s'appuie sur le principe « une seule santé ». Dans ce cadre un projet qui nuit à la biodiversité ne devrait pas être réalisé comme l'exige la loi biodiversité de 2016 selon laquelle il ne devrait plus y avoir aucune perte nette de biodiversité.

Les avis que nous rendons publics se fondent sur une cartographie précise de la végétation et des réseaux écologiques, car l'approche environnementale doit déterminer ce qui est réalisable et ce qui doit être abandonné, ce qui n'empêche pas de donner un avis sur l'opportunité des projets.

## Remarques préliminaires

### 1.1 Sur l'oubli de l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du T10

Sur le site de la Commission Nationale du Débat public (CNDP), il n'est pas rappelé qu'un jugement du Tribunal administratif a annulé, à la demande des associations Sud Environnement et de Châtenay-Malabry Patrimoine Environnement la Déclaration d'Utilité Publique parce que :

- le SRCE n'était pas respecté,
- le projet prévoyait d'importants défrichements en forêt de Verrières (de l'ordre de 5 ha),
- l'espace prévu pour le Service de Maintenance et de remisage (locaux administratifs et industriels et non simple infrastructure linéaire traversant un espace forestier boisé qui seule aurait pu être autorisée sans modification du SDRIF) était dimensionné pour inclure la prolongation de la ligne jusqu'à une gare de la ligne 15 de la ligne du Grand Paris express, alors seulement envisagée.

La Déclaration d'Utilité Publique aurait dû porter sur la totalité de la ligne . En réalité il ne s'agit pas d'une prolongation mais de l'achèvement d'une opération poursuivie sans aucune autorisation après le jugement du Tribunal Administratif.

Il est apparu par la suite que les compétences des uns et des autres ne permettaient pas de réaliser les compensations écologiques à proximité et qu'**un changement des Lois et règlements s'avère nécessaire sur ce point.**

### 1.2 À propos des mesures à prendre pour Éviter, Réduire et Compenser les impacts de la réalisation du T10

Avant d'évaluer la compensation des impacts, il faut d'abord s'assurer que l'étude d'impact a été menée correctement.

Le Bureau d'étude chargé de l'étude d'impact n'a pas mené toutes les études nécessaires en ce qui concernait les continuités écologiques.

Il a affirmé que celles-ci étaient médiocres et ce sans fondement puisqu'en l'absence d'une cartographie de la végétation et de l'étude des réseaux écologiques qui doit suivre l'élaboration de la carte de paysage, il n'est pas possible d'être aussi affirmatif.

De plus la médiocrité d'une continuité écologique devrait inciter à son amélioration et non permettre, compte tenu de l'absence d'étude de son tracé, la création de nouvelles coupures sur celle-ci.

Nous avons constaté que rien n'a été fait au niveau des PLUs locaux (ceux d'Antony, de Châtenay-Malabry, du Plessis-Robinson et de Clamart pour empêcher de construire de manière continue des bâtiments hauts le long du parcours du Tramway entre Antony et la station Jardin Parisien à Clamart (aucune contrainte réglementaire sur l'occupation du sol n'a été créée)..

En ce qui concerne les compensations, peu ont été faites sur place. Celles faites en Seine et Marne ne sont que des compensations économiques et non écologiques. Ce sont les habitants du Territoire et des Territoires avoisinants qui sont pénalisés au niveau de la qualité de vie **et de la santé**.

Il faut rappeler ici le principe « *une seule santé* » qui permet de facilement comprendre que lorsque la biodiversité s'effondre la santé humaine se détériore forcément.

## Sur le contenu du dossier présenté

### 2.1 Le SMR, un trait d'union entre nature et ville ?

Je cite intégralement le passage figurant sur le site de la concertation dont la « *forme littéraire* » est exemplaire

*« La conception de l'atelier-garage a fait l'objet d'un concours d'architecture, remporté par le groupement AIA. Le projet ainsi sélectionné témoigne de l'attention portée à la qualité architecturale des bâtiments, au choix des matériaux, qui privilégient terre cuite et grandes baies vitrées, et aux aménagements paysagers prévus avec notamment une toiture végétalisée.*

*Autant de paramètres qui garantissent non seulement l'intégration de l'atelier-garage dans son environnement naturel et urbain, mais aussi la capacité de cette construction à créer une nouvelle entrée de ville qualitative »*

Comment peut on qualifier un bâtiment industriel construit en forêt d'« *entrée de ville* » et parler à son propos d'« *insertion dans son environnement naturel et urbain* ».

Faut-il comprendre qu'il est envisagé d'urbaniser tout l'espace de forêt existant jusqu'à la A86 ? Est ainsi qu'est comprise la préservation de la forêt de Verrières ?

### 2.2 Sur les objectifs du projet

En ce qui concerne les objectifs du projet, il s'agit en fin de compte de permettre un grand développement de la densification en assurant un minimum de desserte des projets de logement par les transports en commun.

### 2.3 Sur les deux variantes du projet d'achèvement de Tramway T10

La variante de surface semble servir de cavalier à un projet d'élargissement à 3 voies de la D2.

L'impact en forêt de la variante souterraine est insuffisamment détaillé pour pouvoir être sérieusement apprécié. Dans l'état actuel des informations, c'est choisir entre la Peste et le Choléra.

## **2.4. Parmi les alternatives le projet de prolongation du métro de Bagneux à Châtenay-Malabry n'est pas cité !**

Pourtant ce projet de prolongation de la ligne 4 du métro est inscrit dans le SCoT du Grand Paris (les plans d'aménagement de la MGP et de la Région devraient être mieux coordonnés et les choix faits au niveau de la MGP qui est l'une des principales collectivités territoriale de la région, déjà affirmés puisque le projet de SCOT est approuvé par ses élus, repris dans le SDRIF), offrirait une liaison rapide aux habitants du sud du Territoire, non seulement vers la ligne 15 mais surtout directement vers Montparnasse, Saint Michel et les gares de l'Est et du Nord.

Sa réalisation permettrait en outre de desservir le quartier des Mathurins à Bagneux (6500 logements et 4000 emplois) dont le site est enclavé et dont la desserte est actuellement prévue par des aménagements de voiries (tourne à gauche avec des élargissements et des créations de voirie) et par la mise en service d'un bus à haut niveau de service en site propre qui impliquerait la suppression de bâtiments (logements sociaux) et la suppression d'une partie d'un parc (zone humide de surcroît).

Il semble évident que la priorité de réalisation doit être donnée à cette infrastructure de transport qui permettrait en outre de soulager la ligne B du RER.

## **En conséquence et en résumé**

### **La priorité devrait être donnée à la réalisation de la prolongation de la ligne de métro 4 automatisée de Bagneux à Châtenay-Malabry.**

Cette ligne assure une cadence d'un train toutes les une à quatre minutes et permettrait de soulager la charge de la ligne B du RER en réutilisant la partie de la ligne entre Bourg la Reine et la Gare du Plessis-Robinson, sans supprimer les stations desservies jusque là par le RER B, ainsi que la correspondance avec le RER à Bourg-la-Reine.

Elle assurerait la desserte du quartier des Mathurins. et celle de Châtenay-Malabry Elle donnerait un accès aux populations du Nord du Territoire à l'Arboretum, à la vallée au Loup et au-delà à la forêt de Verrières,

L'achèvement du Tramway ne doit pas cependant être compromis sauf si l'étude d'impact à réaliser montrait qu'il est incompatible avec la préservation de l'environnement, car il compléterait utilement la desserte du sud du Territoire Vallée Sud Grand Paris.

Pierre Salmeron, Président de Sud Environnement.

Pour en savoir plus sur certains détails on se reportera utilement à l'avis de l'association Vivre à Clamart