



les Amis du Grand Parc de Versailles

le 12 juillet 2021

Avis de l'AGPV portant sur l'enquête publique unique « DUP modificative de la partie ouest de la Ligne 18 »

L'association « les Amis du Grand Parc de Versailles » (AGPV), agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines, se préoccupe en priorité du cadre de vie sur les communes inscrites dans le territoire de l'ancien Grand Parc de Chasse. Châteaufort et Magny-les-Hameaux en faisant partie et étant traversées par le tracé de la Ligne 18, notre avis sur la présente enquête est fondé.

Considérant l'ensemble des lois, décrets, schémas directeurs, débats publics, audits, avis, recours, ateliers qui ont alimenté les projets de développement et de protection du Plateau de Saclay, l'AGPV tient à exprimer la position suivante à propos des modifications de la DUP :

- L'AGPV tient à rappeler qu'elle déplore, depuis l'origine du projet de transport en commun Est-Ouest sur le plateau, que l'on mette la priorité sur un métro plutôt que sur le tronçon manquant du TCSP (entre le Christ-de-Saclay et Voisins-le-Bretonneux) ; ce dernier aurait pu être réalisé dès 2022, donc en phase et en capacité avec les besoins, alors qu'il va falloir attendre 2030 pour le métro.
- L'AGPV partage les analyses du rapport Auzannet et du Conseil Général à l'Investissement sur le maillon faible de la ligne 18 : entre la gare de Saint-Aubin (qui devrait être rebaptisée gare de Saclay !) et celle de Saint-Quentin Est, on aura sur 8 km, même à long terme, une fréquentation très faible, que des bus à haut niveau de service, électriques voire automatiques, auraient pu satisfaire. Il est notamment fallacieux d'écrire que la Ligne 18 aura une fréquentation de plus de 150 000 voyageurs/jour, dont 20 000 en heure de pointe : peut-être vrai, mais sur quelle partie de la ligne ? Surement pas entre Saint-Aubin et Saint-Quentin, où ce sera plus près de 2000 ! Les liaisons Nord-Sud sont les grandes oubliées dans ce schéma des mobilités, sans parler des RER à moderniser. Il y avait d'autres moyens moins onéreux pour relier Versailles-Chantiers – Satory – Technocentre, si c'est bien cela qui est en filigrane...
- Le budget prévu initialement s'est envolé de 3,12 à 4,94 Md€, et ceci avant d'avoir donné le premier coup de pioche ! L'expérience montre que cela ne va pas s'arrêter là. Et il manque une contre-expertise indépendante. La solution enterrée entre le CEA et Magny était rejetée parce-que génératrice d'un supplément de 0,2 Md€ : c'est de moins en moins significatif, et cela aurait évité beaucoup de débats stériles si on avait retenu cette option. Nous avons pu par ailleurs démontrer qu'il n'y avait pas d'impossibilité technique à installer des puits de ventilation et de secours tous les 800 m, ceci sans prélever un m² de la ZPNAF, du moins après travaux.

les Amis du Grand Parc de Versailles

Association agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines

2 bis place de Touraine - 78000 VERSAILLES

contact@grandparcdeversailles.org

www.grandparcdeversailles.org

- Le fait de remplacer le viaduc par une mise au sol est favorable en ce qui concerne l'impact sur le paysage perçu et sur la nuisance sonore pour les riverains de Villiers-le-Bâcle et Châteaufort. Par contre l'emprise au sol est à priori augmentée et le passage des véhicules, agricoles notamment, entre le nord et le sud de la ligne est plus compliquée.
- Manque de concertation claire sur le détail des aménagements.
- La tentation sera grande dans le futur d'urbaniser dans les parcelles non ZPNAF au sud de la Ligne 18 et de créer une gare supplémentaire entre Châteaufort et Toussus, ne serait-ce que pour renforcer le trafic sur une ligne déficitaire...
- L'évaluation socio-économique part d'hypothèses pour le moins hasardeuses (Ex. : croissance du PIB de 1,5 % par an : est-ce bien le monde d'après le Covid !) et oublie de considérer des conséquences négatives (Ex. : la ligne dévore une quinzaine d'hectares agricoles : sur un siècle cela fera un « manque à gagner » non négligeable).
- Les modifications prévues ne doivent en aucun cas impacter la ZPNAF, dans les deux départements concernés (78 et 91), y compris pendant la phase des travaux (les emprises prévues dans la ZPNAF doivent suffire au déploiement des chantiers et des mouvements de terre et matériaux)
- La réalisation d'un passage de la ligne 18 en tranchée partiellement couverte (au niveau du croisement avec la RD 838) est hautement souhaitable si on veut éviter l'enclavement des terres entre la ligne 18 et la RD 36, au niveau de la zone des Graviers, et une exploitation agricole compliquée.
- Les équipements hydrauliques spécifiques du plateau (rigoles, drains) doivent garder leurs fonctionnalités, voire les rétablir ou les renforcer.
- Aucune parcelle agricole de la ZPNAF ne doit être enclavée et d'accès rendu difficile, ce qui conduirait inéluctablement à terme à un changement d'affectation.
- Pour mémoire (cf. enquête parcellaire de mai 2021) il est hors de question de réduire la zone arborée sur le Plateau Saint-Martin du fait du déplacement du puits de ventilation et de secours OA 23.

—