



## Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

### ENQUETE PUBLIQUE 2021 MODIFICATIVE DU PROJET DE LA LIGNE 18

#### AVIS DE L'ASEM

L'ASEM est l'Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière. L'Association est agréée pour la Protection de l'Environnement dans le département des Yvelines. L'Association participe aux débats publics et aux enquêtes publiques qui concernent le Projet de Ligne 18 et notamment en ce qui concerne le 2ème tronçon Saclay-St Quentin-Versailles.

L'objet de cette Enquête Publique est la modification du projet de la LIGNE 18 du Métro Automatique sur le tronçon ouest Saint-Aubin-Versailles. Son objet principal est la modification de sa configuration par la mise au sol du Métro sur les 5 km reliant la gare de CEA Saint-Aubin à Magny-les-Hameaux précédemment tracé en viaduc sur piles de 8m de haut. Cette solution au sol écarte définitivement le passage d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui aurait eu la même utilité que le Métro sans déclencher l'urbanisation de la région.

Son objet secondaire est, d'une part, le déplacement de la gare de Guyancourt, précédemment prévue sur la friche THALES et qui viendrait s'implanter maintenant en plein milieu d'un bois sur les terrains du Technocentre pour ainsi agrandir le quartier de la gare (dit « quartier des Savoirs »). 7 hectares d'espaces paysagers protégés (PLUI de SQY - Dossier d'Information p.29) sont amenés à disparaître.

D'autre part c'est la modification des 9 puits de « secours » situés entre Magny-les-Hameaux (le Golf) et la forêt domaniale de Versailles, les puits étant distants de 800 mètres les uns des autres. Ces puits sont des ouvrages en béton permettant l'accès au tunnel en souterrain. Ces ouvrages, répétitifs, sont de taille imposante, allant jusqu'à 0.5 hectare de surface (5,329m<sup>2</sup> Dossier d'Information p.32) comme celui en plein cœur de la forêt domaniale sur le puits Saint-Martin.

La Déclaration d'Utilité Publique du projet de la LIGNE 18 remonte à 2017.

Il ne s'agit pas aujourd'hui de discuter viaduc, pas viaduc ou souterrain. Il s'agit de refuser ce qui, en 2021, à l'heure du Covid, du télétravail, du réchauffement climatique à combattre, de la Transition Ecologique à opérer, des problèmes de santé publique liés à la pollution et au stress des villes, devient un projet du passé. Qu'on ne s'y trompe pas, le projet de la Ligne 18 n'est pas un projet de transport en commun, mais bien un énorme projet d'urbanisation. Car son cout élevé (4.5 Milliards d'Euros) ne peut pas être rentabilisé sans une urbanisation massive (évaluation socio-économique).

Reprenant un cas similaire sur le projet COMMUNE DE MITRY-MORY et autres - ASSOCIATION CONTRE LE PROJET DE CDG EXPRESS et autres, conclusions du rapporteur public datant de 2018. La question à laquelle l'enquête doit permettre de répondre est la suivante : non pas : ce nouveau projet est-t-il d'utilité publique en 2021 ? mais : le projet de 2017 ainsi modifié peut-il être encore déclaré d'utilité publique en 2021 ? <sup>(1)</sup> L'ASEM répond **NON** à cette question.

Pour desservir la région, sans avoir recours à l'urbanisation, les solutions de transport alternatives existent : entre Saclay et SQY c'est le Transport en Commun en Site Propre ; entre Versailles et Massy c'est la ligne de RER.



## Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

Extrait d'une Lettre ouverte adressée au 1<sup>er</sup> Ministre le 21 avril 2021 par 70 acteurs du territoire <sup>(2)</sup> :  
« C'est le tronçon Saclay-Versailles qui est le plus inutile, voire nocif. Il relierait deux bassins d'emploi – séparés par la vaste plaine agricole du plateau de Saclay –, qui n'ont quasiment rien en commun, d'où de très faibles flux de déplacements entre eux. En outre, en offrant un transport de transit, ce segment favoriserait l'étalement urbain. ».

### **Commentaires sur la Pièce H : Evaluation socio-économique de la Ligne 18**

L'évaluation s'appuie sur des prévisions de croissance de la population dopée par une forte urbanisation et des comportements de déplacements qui ne tiennent pas compte de l'effet COVID. Sur la base de ce double postulat, l'évaluation conclue à la rentabilité du projet de Métro Automatique en 2050 en affichant les chiffres suivants : 11Md€ d'avantages pour 4.5Md€ de couts.

Le nouveau bilan actualisé en avril 2021 et présenté en euros 2015 des avantages est le suivant :

<i>Valeur actualisée à l'année 2010 en Md€ 2015</i>	<i>Ligne 18 Orly-Versailles</i>
Valorisation des effets transports	0,9
Régularité	0,6
Confort	0,0
Gains environnementaux et urbains	2,1
Effets d'agglomération	2,4
Valorisation des nouveaux emplois	4,2
Emplois de chantier	0,6
<b>Total Avantages</b>	<b>11,0</b>

L'hypothèse de trafic est de 19 000 voyageurs en heure de pointe (p.21) alors que le besoin actuel entre Saclay et SQY n'est que de 4 400 voyageur-heure.

Le projet de Ligne 18 ne confère aucun report modal de déplacement (l'étude d'impact conclue, de façon surprenante, approximativement au même nombre de véhicules individuels qu'aujourd'hui, alors que la RD36 sera doublée et que les voies d'accès aux gares provoqueront inévitablement un nouveau trafic). Malgré cela, les avantages environnementaux (valorisation des TCO2 émis) sont de 2.1Md€. Comme souligné en p.29 « Ces chiffres sont contre intuitifs » ce qui suscite évidemment un doute sur les résultats.

Enfin, cette évaluation est basée sur une simulation en l'an 2050 sans tenir compte de la crise climatique qui affectera notre quotidien d'une façon imprévisible.

La Ligne 18 ne peut donc pas être rentable sans urbanisation massive, tout en considérant que nos comportements individuels seront inchangés (pas de télétravail) alors que la crise du COVID n'est toujours pas résolue et que la crise climatique ne fera que s'aggraver.

### **Commentaires sur l'étude d'impact Pièces G1 à G5 :**

L'ASEM considère que l'impact environnemental est largement sous-évalué.

- Le passage de la Ligne 18, l'urbanisation programmée le long de ses rames et l'urbanisation non prévue dans ce dossier mettront en péril **l'activité agricole** du plateau de Saclay. A l'heure de la Transition Ecologique, il est prioritaire de préserver les terres agricoles – qui sont par ailleurs extrêmement fertiles ici – et qui bénéficient à la population locale.



## Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

- D'autre part, le principe **de 0 artificialisation nette** est complètement battu en brèche par ce projet.
- Les **déboisements** prévus sur Guyancourt de 7 hectares d'espaces paysagers protégés n'ont aucune justification. Aucune compensation locale n'est envisagée.
- Nous ajouterons que le volet très mal abordé par les études d'impact concerne les impacts sur **la santé humaine**. Les conséquences de tant de transformation d'une région et de l'urbanisation de plaines agricoles auront des répercussions négatives et significatives sur la santé des habitants.
- La partie sans doute la plus importante : le quartier de Satory (**ZAC Versailles Satory – Ouest**) et le quartier de la gare de Guyancourt (**ZAC Gare Guyancourt Saint-Quentin**) sont les projets d'aménagements majeurs dont l'impact environnemental est conséquent mais complètement sous-évalué dans l'étude d'impact. Extraits de l'étude d'impact :

ZAC Gare Guyancourt Saint-Quentin : La future ZAC en cours de définition s'étendra **sur 60 ha** – dont 32 pour le seul site ex-Thalès - et pourrait comprendre les éléments suivants, autour d'un pôle d'échanges multimodaux centré sur la gare Saint-Quentin Est : **2000 à 2200 logements**, 50 000 m<sup>2</sup> d'activités économiques et de commerces, et 23000 m<sup>2</sup> d'espaces publics aménagés.

ZAC Satory Ouest : le plateau de Satory, qui s'étend **sur 228 ha**, ...

200 000 à 300 000 m<sup>2</sup> seront consacrés aux activités technologiques et industrielles.

Ce quartier mixte, économique (40 %) et résidentiel (60 %), présentera une offre diversifiée d'habitat (**4 000 à 5 000 logements**) ...

Autant de logements ne pourra que conduire à plus de trafic automobile.

**Ces 2 projets majeurs sont sous-évalués ou non pris en compte (ZAC Guyancourt) dans l'étude d'impact.**

### **Avis de l'ASEM concernant les alternatives :**

Compte-tenu des éléments qui précèdent, et alors qu'aucun contrat n'est encore signé avec les entreprises, l'ASEM se prononce **CONTRE** le tronçon ouest de la Ligne 18 et recommande que, tant qu'il en est encore temps, le tronçon ouest soit suspendu. Une nouvelle Enquête Publique devra avoir lieu à la sortie de crises (sanitaire et climatique). L'alternative de transport qui s'impose pour ce tronçon est le TCSP.

### **Conclusions de l'Avis de l'ASEM :**

1. Le projet de la Ligne 18 tronçon Ouest est un projet d'urbanisation. La réalisation de la Ligne 18 déclenche l'urbanisation de la région, à commencer par les projets de construction des quartiers de Satory et de Guyancourt. A l'inverse, sans Ligne 18, les projets urbains n'auront pas lieu <sup>(3)</sup>. L'ASEM est **POUR** les Transports en Commun tant qu'ils ne créent pas l'urbanisation. Et l'Ile de France est déjà très largement urbanisée. Dans un contexte de crise sanitaire (tendance au télétravail) et de Transition Ecologique, ce projet n'apporte aucune



## Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

solution à ces 2 problèmes de société. **L'ASEM considère que le projet de Ligne 18 (tronçon Ouest) ne peut pas être déclaré d'utilité publique en 2021.**

2. L'évaluation socio-économique basée sur des prévisions en 2050 fait l'impasse sur les conséquences des crises sanitaires et climatiques. **L'ASEM considère que cette évaluation doit être revue en totalité en intégrant les risques liés au contexte de crise.**
3. L'étude d'impact sous-estime les projets d'urbanisation majeurs que sont les ZAC de Satory et de Guyancourt. **L'ASEM considère que cette étude d'impact doit être amendée avec une meilleure prise en compte des projets urbains.**

### L'ASEM demande :

- **Une suspension du projet de Ligne 18 (tronçon Ouest)**
- **Le maintien du TCSP sur ce tronçon.**
- **Une remise à plus tard (sortie de crise sanitaire et climatique) d'une nouvelle Enquête Publique portant sur un projet en phase avec le contexte de crises.**

### Notes :

(1) <https://www.conseil-etat.fr/ressources/decisions-contentieuses/arianeweb2>

Conclusions des rapporteurs publics / Numéro d'affaire : 411086

(2) <https://blogs.mediapart.fr/les-invites-de-mediapart/blog/300421/grand-paris-et-nouvelles-lignes-de-transport-lettre-ouverte-aux-autorites>

(3) EPAPS et agglomération de Versailles et SQY, phases de concertation