



Magny-les-Hameaux, le 22 juillet 2021

Madame DENIS-DINTHILAC
Présidente de la Commission d'enquête Ligne
18 ouest
Préfecture de Paris et d'Ile-de-France
UDEAT
5 rue Leblanc
78911 PARIS CEDEX 15

LRAR n° 1A 191 362 2207 1

Madame la Présidente,

Dans le cadre de l'enquête publique, je tiens à porter l'avis de la commune de Magny-les-Hameaux appartenant au Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse et à l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Tout d'abord, j'exprime mon désappointement de constater qu'une enquête publique se déroule durant les mois de vacances d'été. Cette période n'est absolument pas propice au débat public. Ce choix n'est pas admissible lorsqu'il s'agit de demander le caractère d'utilité publique d'une infrastructure.

Cela s'ajoute à la méthode constante utilisée par la Société du Grand Paris, qui ne prend en compte aucune remarque et alerte des communes concernées par le tracé en en extérieur de cette ligne, depuis maintenant plus de 10 ans.

Puisqu'il est demandé un avis sur l'utilité publique de la ligne dans son nouveau mode constructif, il nous semble important de revenir aux différents données et éléments caractérisant l'utilité publique de la ligne : le besoin socio-économique d'une telle infrastructure. J'invite tout d'abord à prendre en considération le dossier du SGPI.

Déjà, en 2015, le rapport au Commissaire général à l'investissement, préconisait de faire les travaux déjà programmés depuis 40 ans dans le territoire (liaison Satory vers Versailles et Saint Cyr, tram-train RER C, RER B, axes Nord-Sud primordiaux pour accéder au plateau de Saclay, TCSP SQY-Massy...), plutôt que de doubler avec une infrastructure coûteuse.

Il insistait également sur le très faible gain de temps de la ligne 18 par rapport à l'état actuel et aux prévisions, donc sa non utilité.

En 2015, l'avis du Commissariat général à l'investissement était sans appel sur le tronçon Orsay-Gif/Versailles Chantiers et appelait à une « stratégie ambitieuse de déplacements tous modes ».

En 2021, juste en amont de cette enquête le SGPI, remettait un avis plutôt identique, soulignant :

- L'économie liée au passage au sol est « marginal vis-à-vis du coût total de la ligne
- Les effets favorables sur les impacts environnementaux sont de « faible ampleur et très localisés » Les impacts environnementaux sont de « faible ampleur et très localisés »
- La question des rabattements vers les gares n'est toujours pas incluse dans la réflexion
- La faiblesse persistante des justifications pour déterminer les effets bénéfiques de la ligne.

De façon récurrente, revient la nécessité, pour rentabiliser cette infrastructure, de construire des logements. Or cela ne pourra finalement qu'impacter la ZPNAF, dont la notion de protection ne tient que par la seule volonté de l'État, sans assise juridique locale ferme et définitive, ni implication par vote des collectivités locales pour mieux assurer sa gestion et sa pérennité.

Nous pouvons donc considérer que la seule utilité publique de cette infrastructure, serait à chercher dans une hypothétique constructibilité de l'ensemble du territoire concerné, ce que nous refusons catégoriquement, puisqu'il s'agit des seules et dernières terres agricoles du secteur, essentielles dans le cadre de l'alimentation locale.

Qu'elle soit aérienne ou au sol cette portion de la ligne consomme encore des hectares de terres agricoles et rend toujours plus complexe la vie des exploitations agricoles qui vont se trouver encore un peu plus en situation de fragilité. Aucune compensation ne compensera la disparition de terres fertiles.

L'ensemble des éléments constituant ces avis successifs, sont les alertes et demandes que nous réitérons depuis plus de 10 ans, signalant que :

- L'urgence est de répondre au besoin de désenclavement de notre territoire par la mobilisation des finances sur les chantiers déjà programmés mais à l'arrêt comme déjà cité,
- Nous devons, plutôt qu'une infrastructure sans lien dans le territoire, travailler à une réponse globale d'offre multimodale de transports, pour répondre aux besoins actuels et futurs sur les axes Nord-Sud puis Est-Ouest si cela se caractérise (nous demandons notamment depuis de nombreuses années une étude des flux et des propositions de réponses de modes de transports, non réalisés),

Concernant l'impact de la ligne sur l'environnement et les habitants, nous regrettons le manque de précisions, voire le refus pur et simple de prendre en compte les remarques et les alertes, apportées sur tous les points : barrière écologique, barrière agricole (voir l'avis de Terre et Cité), nuisances sonores (au-delà des préconisations de l'OMS), pollution lumineuse, eaux de ruissellement. Nous réitérons également notre demande que la zone boisée classée figurant de le PLUI de SQY à Magny-les-Hameaux, impactée par le projet, soit remise en classement à l'identique.

Au fil des ans, sur la base d'une utilité publique non assurée, quel que soit le mode de construction, la recherche systématique d'économies rend ce projet d'infrastructure plus nuisible pour son environnement, donc pour les habitants qu'ils soient riverains, exploitants agricoles ou usagers des transports collectifs.

La dernière proposition de méthode constructive au sol, si la Société du Grand Paris la justifie sur une énième économie à réaliser et sur une meilleure insertion paysagère, n'en relève pas pour autant l'utilité publique de l'infrastructure qui conserve son lot d'impacts écologiques et de santé publique.

Aussi nous confirmons l'opposition de notre commune à la mise en œuvre de cette portion de la ligne 18 que ce soit au sol ou en aérien.

Les alternatives existent elles doivent être rapidement développées.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Bertrand HOUILLON

Maire de Magny-les-Hameaux

Vice-Président de la Communauté

d'Agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines



PJ = Couvrir du 29/06/21

adressé à la SGP