

Avis de l'AGPV portant sur l'enquête publique « Modifications de la DUP 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 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 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, à moins que ces deux saints ne fassent un miracle ! 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 4,45 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.
 - On peut s'étonner que la solution Viaduc soit la seule présentée dans les documents de la présente enquête, alors que la solution au sol est à l'étude depuis plus d'un an. Cette solution est vraisemblablement moins onéreuse, et moins impactante dans le paysage que le viaduc (et moins bruyante pour les riverains, surtout si elle était légèrement abaissée, le décaissement étant utilisé en merlons latéraux). Et il semble que cette solution a l'avantage de sauvegarder quelques hectares pouvant être restitués à l'agriculture ; à condition de ménager des accès aux parcelles cultivables pour les engins agricoles de grand gabarit (4,5 m large, 4 m haut).
 - 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)
 - 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.
-