



## **Ligne 18 du réseau Grand Paris Express** **Enquête publique relative à la DUP modificative** **de la ligne en sa partie ouest**

### **Contribution des AVB**

Bièvres, le 19 juillet 2021

#### **Préambule**

L'association des Amis de la Vallée de la Bièvre (AVB), agréée au niveau régional, a pour objet de protéger et de valoriser l'environnement de la vallée de la rivière Bièvre et de son bassin versant, et de préserver la qualité du cadre de vie de cette région.

Le territoire où agissent les AVB est en partie traversé par le projet de ligne 18 du réseau de transport public Grand Paris Express.

Pour mémoire, lors de chaque enquête d'utilité publique précédente, les AVB ont déposé un avis défavorable au titre que :

- le projet de Ligne 18 ne répond pas aux besoins réels de desserte des usagers du territoire ;
- le service pourrait être rendu à moindre coût avec des transports de rabattement à partir du réseau existant ;
- cette liaison de transit multi pôles est propice à voir augmenter l'éloignement domicile-travail et à perturber l'équilibre de bassins de vie comme la zone intense de St Quentin-en-Yvelines ;
- comme tout transport capacitaire, la ligne se verra inévitablement accompagnée à terme d'une urbanisation adjacente qui menacera la pérennité de la zone protégée du plateau de Saclay.

Pour un bénéfice socio-économique contesté par diverses instances expertes, le projet de ligne 18 porte atteinte à la qualité de vie des habitants du territoire et menace la vocation agricole du plateau de Saclay. A ce titre les AVB et sept autres associations ont déposé le recours n° 450701 auprès du Conseil d'État pour abus de pouvoir du décret n° 2021-26 de la précédente Déclaration d'utilité publique. Ce recours est en instruction.

Le nouveau dossier d'enquête de DUP modificative apporte-t-il des éléments susceptibles de faire changer notre avis ?

#### **1. Sécurité publique**

Le tronçon de ligne modifié part de la gare dite « CEA-St Aubin » introduite par le décret attaqué. La réalisation de cette gare a été permise suite à la révision du risque nucléaire mais le dossier d'enquête ne comporte pas d'actualisation du plan particulier d'intervention (PPI) en cas d'incident radiologique. Les usagers de la gare et les habitants des communes riveraines restent dans l'expectative quant aux conséquences d'un tel incident.

## 2. Schéma de construction de la ligne

Le projet modificatif de la Ligne 18 consiste à mettre au sol le long de la RD 36 la ligne initialement prévue en viaduc. L'objectif annoncé étant la réduction du coût de construction, il est incohérent de ne pas avoir proposé cette mise au sol plus avant, le long de la RN 118, au lieu de laisser une gare de Saclay suspendue entre ciel et terre. Ceci pour une économie somme toute marginale (0,6%) devant les quelques 4,6 milliards d'euros annoncés actuellement pour la ligne.

En outre, cette mise au sol va pénaliser les multiples lignes de bus qui convergent de l'est vers St Quentin-en-Yvelines, en s'appropriant les emprises initialement réservées à l'achèvement du site propre de transport en commun routier.

Par ailleurs, cette enquête publique est trop précipitée compte tenu du délai de réalisation du tronçon (horizon 2030). Elle ne laisse pas le temps d'une concertation sereine avec les Conseils départementaux pour synchroniser les chantiers avec la requalification de la RD 36 afin de ne pas empiler les nuisances.

## 3. Environnement

Le tronçon proposé pour la mise au sol traverse la Zone de Protection Agricole, Naturelle et Forestière (ZPNAF) et coupe les circulations humaines, animales, agricoles, et automobiles.

Dans le cadre de la méthodologie environnementale ERC (éviter, réduire, compenser), il n'y a que l'impact paysager du viaduc qui soit évité.

Les ouvrages de franchissement proposés réduisent certes la nuisance aux circulations transverses mais l'atteinte aux fonctionnalités agricoles reste considérable avec les difficultés d'accès aux champs adjacents à la ligne, voire l'isolement d'ilots inexploitable. Ce point doit impérativement être traité pour que le terme « protection » de la ZPNAF ait encore un sens.

Des déboisements de plusieurs hectares seront bien compensés avec le ratio « 4 pour 1 » mais dans un autre département, bien trop éloigné pour bénéficier à la biodiversité et aux habitants du territoire.

Ainsi des modifications relatives au déplacement de la gare de SQY-est et aux ouvrages techniques de SQY à Versailles Chantiers :

- le **déplacement de la gare prévue à Saint-Quentin-est** nécessite la destruction de 3,3 ha de bois à côté du Technocentre Renault. L'emplacement initialement choisi ne sera pas renaturalisé. Cette modification se fait à nouveau au détriment des espaces encore naturels.

- la **nouvelle emprise de l'ouvrage Georges Besse** empiète elle aussi à nouveau sur un espace boisé, plutôt que sur la surface déjà imperméabilisée comme initialement prévu.

- Idem pour l'ouvrage OA19 du campus mobilité.

- nouvelle **destruction de 5329 m<sup>2</sup> d'EBC dans le bois Saint-Martin à Versailles** pour les besoins d'un ouvrage technique entre la gare de Satory et Versailles Chantiers. Avec les 950 m<sup>2</sup> déjà déclassés dans la DUP initiale, cela fera 6279 m<sup>2</sup> d'EBC déclassés sans annonce de tentative d'évitement, de réduction ni de compensation.

Il apparaît que seule la compensation soit utilisée au détriment de l'évitement et de la réduction dans la préconisation « ERC ». De plus, l'éloignement des compensations va à l'encontre de tous les efforts fait au niveau régional pour reconquérir la biodiversité francilienne. Il doit donc être revu.

#### 4. Bénéfice socio-économique

La valeur actualisée nette (VAN) supposée de la ligne 18 avait été augmentée par d'énormes bénéfices dits « non-classiques » (ou non-conventionnels) dont la justification et la quantification sont discutables (SGPI, pièce J.11c page 14).

Leur comptabilisation permet de « doper » la rentabilité de la section Orsay-Gif – Versailles qui « auparavant nulle ou négative, est devenue clairement positive » (SGPI, pièce J.11b page 19).

De plus, le bilan socio-économique spécifique au tronçon Saclay-Versailles, objet de la modification proposée, est absent du dossier d'enquête et nous restons convaincus qu'il aurait été négatif.

Avec près de soixante-dix professionnels de l'urbanisme et des transports, les AVB ont cosigné une lettre ouverte adressée au Premier ministre pour demander la suppression des lignes où le métro se justifie le moins (publiée le 30 avril 2021 sur les blogs de Mediapart).

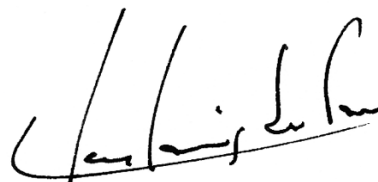
**En conclusion de son analyse, l'association des Amis de la Vallée de la Bièvre :**

- **RÉCUSE** toujours l'utilité publique de la ligne 18 et particulièrement du tronçon « ouest » sur lequel porte la présente enquête publique ;
- **DÉPLORE** que les solutions alternatives soient délaissées, et que celles déjà existantes soient pénalisées ;
- Demande que les reboisements compensatoires soient locaux.
- Demande que l'intégralité des fonctionnalités agricoles soient préservées
- **PRONONCE** un avis défavorable sur la définition du projet modificatif :

**Les solutions de transport adapté ne sont pas en viaduc. Le doublement de la RD36 associé au transport en commun lourd augmente l'emprise au sol démesurément.**

**Les AVB se prononcent pour toute solution au sol, alternative au transport lourd, qui répondrait aux besoins réels de déplacements.**

- **DEMANDE** un report du délai de clôture de l'enquête avec une nouvelle réunion publique.



Jean-Louis du Fou,  
président