

Avis de l'Union des Amis du Parc sur l'enquête publique DUP modificative de la partie ouest de la Ligne 18

L'Union des Amis du Parc (UAP) est une association agréée au niveau régional qui regroupe les associations et les usagers agissant pour la promotion et l'animation du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Elle a notamment pour buts de veiller à la sauvegarde des sites et paysages ainsi que la conservation et la mise en valeur du patrimoine historique et naturel. Deux communes du Parc, Magny-les-Hameaux, Châteaufort sont directement concernées par la présente modification. Notre association est par conséquent fondée à donner son avis sur cette nouvelle enquête publique.

Cet avis est complémentaire à ceux formulés par le Collectif OIN Saclay (COLOS), l'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay (UASPS), les Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV), les Amis de la Vallée de la Bièvre (AVB) et le collège des associations de Terre et Cité.

Pour rappel, depuis plus de 10 ans et dès les premiers débats publics sur le Grand Paris Express, toutes les associations de protection de l'environnement du plateau de Saclay et des vallées limitrophes, mais également France Nature Environnement Ile-de-France Environnement, se sont toujours prononcées contre cette ligne tout au moins contre sa traversée du plateau de Saclay. Comment justifier la nécessité d'un transport lourd pour irriguer une zone si peu dense dont la vocation agricole devait être pérennisée ?

A l'occasion de l'enquête publique sur la DUP initiale, l'autorité environnementale et le Commissariat général à l'investissement avaient également mis en doute la pertinence du tronçon Orsay-Gif / Versailles-Chantiers.

Aujourd'hui la SGP nous présente une nouvelle variante, un passage au sol entre l'arrière-gare CEA Saint-Aubin et le sud du Golf national sur l'emprise initialement dédiée à l'**infrastructure multimodale** portée par le Conseil départemental de l'Essonne et déclarée d'utilité publique en 2011. Comme le dossier d'information manque de clarté sur ce point, nous pensons qu'il est utile de rappeler ici en quoi consistait le projet initial détaillé par le CG91 dans la déclaration de projet de mars 2011 :

« Le projet porte sur un linéaire de 10,5 km, dont 6 km à l'Ouest de la RN 118 (600m dans le département des Yvelines) et 4,5 km à l'Est.

L'infrastructure se compose :

- d'une voie nouvelle pour la circulation automobile,*
- de la transformation en site propre pour transport en commun de la RD36 actuelle,*
- d'une voie nouvelle dédiée aux circulations actives. »*

Il était clair que l'utilité publique du projet était principalement justifiée par le **site propre** pour transports en commun (SPTC) qui devait s'inscrire dans la perspective d'une liaison "Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines" en continuité du SPTC réalisé entre Massy et Polytechnique.

Or, nous découvrons dans cette enquête¹ que par une décision unilatérale du CD 91 en date du 21 mai 2021, le département décide d'abandonner purement et simplement le site propre et de relancer une nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique qui porterait uniquement sur le doublement de la RD 36.

¹ Pour la bonne information du public, la délibération du CD91 aurait dû figurer dans le dossier d'enquête

Cette délibération soulève plusieurs interrogations légitimes.

Le choix de prioriser la 2X2 voies plutôt que le site propre n'est pas justifié. En juin 2016, à l'occasion de la prorogation de la DUP initiale, huit associations avaient demandé à pouvoir consulter les études de trafic actualisées. Elles avaient soulevé le risque que le doublement de la RD36, en créant une liaison directe entre l'A 10 et l'A 12, ouvre une perspective de flots de camions empruntant cet itinéraire afin de contourner Paris par l'ouest, aggravant au passage la saturation de la RN 118.

Dans son avis de mars 2021, l'autorité environnementale relève opportunément que « *l'abandon du transport commun en site propre (TCSP) aura des conséquences sur les évolutions du trafic routier, y compris à une échelle plus large que la section comprise entre Châteaufort et Massy-Palaiseau. La mise à 2 x 2 voies va conduire à une augmentation du trafic sans qu'il soit offert de possibilité de report modal. Le dossier ne fait pas état de la mise à jour des modélisations de trafic pour tenir compte des évolutions du projet.* »

Il n'est pas inutile de rappeler non plus que le rapport d'enquête préalable à la DUP initiale publié en janvier 2011 soulignait déjà (page 87) que les études de trafic ne figuraient pas au dossier. L'avis positif de la commission d'enquête était soumis au lever de réserves, en particulier de la cinquième : « *que le Conseil général présente l'essentiel des études qui ont conduit au projet proposé...* ». Ce qu'il n'a jamais fait !

Pour répondre au droit d'accès à l'information et à la participation du public en application de l'article 7 de la charte de l'environnement, les maîtres d'ouvrages (SGP et CD91) avaient l'obligation de mettre à jour les prévisions de trafic, de présenter les différents scénarios : avec ou sans le dédoublement de la RD 36, avec ou sans le site propre, avec ou sans la ligne 18 et de justifier les choix retenus au regard de tous les enjeux identifiés.

Aujourd'hui l'utilité publique du projet de doublement de la RD36 semble « couler de source » pour tout le monde... alors que la DUP obtenue en 2011 est caduque depuis le 21 juin et qu'on ignore encore les éléments constitutifs du dossier et la date à laquelle il sera soumis à la consultation du public !

Il est à la fois **inacceptable et contraire au droit de l'environnement** que pour des raisons liées uniquement à l'échéance électorale de 2022, ces projets fassent l'objet de procédures réglementaires distinctes alors qu'ils sont intimement liés. Une réflexion globale sur l'opportunité et le phasage de ces projets aurait dû être menée en amont, en tenant compte de l'évolution des besoins de déplacements (avant et post covid) et des impacts environnementaux, sociaux, économiques des différentes variantes.

Ces études auraient permis à la SGP et au département de présenter les raisons pour lesquelles la voie en site propre avait été abandonnée.

A défaut, le public ne peut pas juger de la pertinence des choix opérés en catimini par ces décideurs.

Il n'est pas trop tard pour renoncer à la section Gif-Orsay - Versailles

A l'occasion du débat organisé par le Forum Vies Mobiles en mai 2021, tous les candidats aux élections régionales sans exception ont reconnu que les modes de déplacement allaient considérablement évoluer dans les prochaines années. Et tous s'accordent déjà sur la nécessité de repenser l'aménagement du territoire à l'échelle des bassins de vie.

Le véritable défi de demain n'est pas d'augmenter les déplacements pendulaires ou de créer des besoins qui n'existent pas encore, mais de remettre à niveau le réseau existant qui, couplé avec des moyens de mobilités modernes (auto-partage, bus autonomes, téléphériques ...) rendraient de bien meilleurs services aux usagers des transports.

Le pôle mobilité de Paris-Saclay devrait être en mesure de **proposer des solutions novatrices à la hauteur de ce territoire d'innovation.**

A l'occasion de la clôture des assises de la mobilité en 2018 la ministre des Transports, Elisabeth Borne, concluait par cette phrase :

« Il nous faut changer de paradigme pour passer d'une politique d'équipement à une stratégie des mobilités. Les nouvelles technologies qui émergent qu'il s'agisse des mobilités propres, autonomes, connectées, partagées, bouleversent le paysage »

Changer de paradigme au lieu de bouleverser les paysages et les activités agricoles du plateau de Saclay, il est encore temps de faire le bon choix en abandonnant la section Gif-Orsay – Versailles et la gare du Christ de Saclay, qui générerait un accroissement de circulation routière sur une zone qu'on cherche justement à désengorger.

La présidente
Catherine Giobellina

