

## A.P.A.C.H.



<https://www.apachbuc.org/>

[apachbuc@yahoo.fr](mailto:apachbuc@yahoo.fr)

### Contribution APACH à l'enquête publique concernant la DUP modificative pour la L18 ouest

- **La date choisie pour l'enquête**

Sans surprise au meilleur moment, du 28 juin au 30 juillet pour tenter d'éviter une mobilisation non souhaitée des opposants potentiels.

- **La mise au sol au niveau de Villiers-le-Bâcle.**

Sans surprise aussi : au détriment des terres agricoles et de la circulation des engins avec l'argument tout trouvé de satisfaire les revendications des opposants au viaduc. Même si a mise au sol est préférable en matière de bruit et de moindre détérioration du paysage, pour les riverains notamment, c'est loin d'être mieux pour les terres agricoles une nouvelle fois sacrifiées, l'accès aux champs pour les engins... sans compter le TCSP passé à la trappe. Pourquoi le métro, si métro il doit y avoir, n'a-t-il pas été étudié ici aussi, en tranchée couverte avec la route par-dessus ?

Cette solution est pourtant proposée à SQY est où la nouvelle gare trouverait à présent place sous la RD91 dévoyée. Si cela est possible à SQY, cela devrait également l'être sous la RD36. Tout est fait comme si les terres cultivées n'avaient aucune valeur. A partir du moment où elles ne sont pas urbanisées, on peut les prendre, c'est facile et cela ne coûte pas cher. Pas besoin de se donner la peine de chercher des solutions qui en préservent l'exploitation. De plus, la mise au sol à la hauteur de Villiers-le-Bâcle, isolera des parcelles agricoles du tout dont elles font aujourd'hui partie. Cela les fragilisera pour une exploitation cohérente et mettra leur pérennité agricole même en péril, faisant d'une pierre deux coups pour la poursuite de l'objectif inavoué mais évident de la SGP de bétonner le plateau.

Il est totalement insupportable d'entendre à longueur d'interviews et de lire à longueur d'articles de propagande, la Société Grand Paris tenter de faire croire à des interlocuteurs qu'elle considère comme des naïfs crédules qu'elle promeut les terres agricoles du plateau, qu'elle préserve la biodiversité et qu'elle applique un modèle de développement durable. Lire, dans la présentation faite par la SGP en séance publique d'information le 8 juillet qu'il s'agit d'« *optimiser les emprises de la ligne 18 au sol et de la RD36 dédoublée pour limiter la consommation des terres cultivables* » relève de la provocation pure et simple. Par rapport à l'emprise actuelle de la RD36, l'empiètement programmé sur les terres cultivées étant pratiquement quintuplé, on se demande comment le présentateur ose encore se regarder dans la glace le lendemain matin après avoir dit (et écrit sur une slide !) une telle chose en public.

- Nouvelle atteinte à l'environnement avec le **déplacement de la gare prévue à Saint-Quentin** est nécessitant la destruction de 3,3ha de bois à côté du Technocentre Renault. Toutes les modifications se font au détriment des espaces encore naturels. C'est pas très glorieux et révélateur du peu de cas que la SGP met à les préserver contrairement à ses déclarations répétées.

A minima, cette nouvelle destruction doit être compensée avec une surface de bois supérieure et nouvelle à proximité immédiate, par exemple en désimperméabilisant la mer de parkings à ciel ouvert du technocentre Renault.

En page 18 du rapport de présentation, on a du mal à comprendre par quel tour de passe-passe la SGP annonce que l'imperméabilisation se trouvera réduite de 13400 à 5740m<sup>2</sup>, tout en bétonnant un EBC en vue d'ouvrir à l'urbanisation la zone déjà imperméabilisée initialement retenue pour installer la gare.
- La **nouvelle emprise de l'ouvrage Georges Besse** empiète elle aussi à nouveau sur un espace boisé, comme par hasard, plutôt que sur une surface déjà imperméabilisée comme initialement prévu.

Toutes ces imperméabilisations supplémentaires doivent être comptabilisées, évitées en priorité, réduites et, au pire, compensées à proximité immédiate par des désimperméabilisations de surfaces au minimum équivalentes.

**Idem pour l'ouvrage OA19 du campus mobilité.**

La compensation ne peut être qu'une opération de dernier recours, pas un choix à priori. Encore faudrait-il qu'elle soit précisée si l'évitement ou la réduction se sont vraiment avérés impossibles.

La SGP ne peut pas s'exonérer de mettre toutes ses forces et ses compétences dans la bataille pour atteindre l'objectif du ZAN.
- **La destruction de 5329m<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 la gare des Chantiers est inacceptable. Avec les 950m<sup>2</sup> déjà déclassés dans la DUP initiale, cela fera 6279m<sup>2</sup> d'EBC déclassés sans annonce de tentative d'évitement, de réduction ni de compensation.

Par ailleurs, toute solution éventuelle de sortie horizontale plutôt que verticale pour cet ouvrage ne pourra être étudiée qu'en étroite collaboration avec Buc qui ne doit pas être une nouvelle fois utilisée comme solution de déplacement de nuisances non tolérées sur Versailles.
- Pour le **traitement des eaux de surface**, la SGP ferait bien de s'inspirer des nouvelles doctrines relatives à la gestion des eaux urbaines sans se cantonner aux modèles passés en se limitant aux commodes mais dépassés et insuffisants bassins de stockage dont on peut craindre qu'ils se feront également au détriment des terres cultivées.

Certes, cela demande une étude plus fine mais cela va dans le sens de l'évolution pour limiter les risques d'inondation par ruissellement.
- Les terres agricoles du plateau de Saclay sont dotées d'un **réseau de drainage** très ancien qui a assuré et assure encore la performance de leur culture à condition de ne pas être sectionné ou détruit. Travailler au bulldozer dans ce système perfectionné et cohérent dans son ensemble ne sera évidemment pas sans conséquences sur l'exploitabilité satisfaisante des terres cultivées. Avant tout coup de pioche, un inventaire précis de ce réseau doit être réalisé et le rétablissement des écoulements modifiés ou détruits doit être rétabli.

**En conclusion :**

Notre association ne se prononcera pas ici sur le bienfondé contestable de la ligne 18 entre Massy et Versailles, dont la liaison devrait pouvoir être assurée par la ligne T12.  
Ce n'est pas l'objet de cette enquête.

Elle **approuve l'abandon de la solution en viaduc** qui, tout en ne préservant pas vraiment les terres agricoles, engendrait des nuisances non acceptables en termes de bruit et d'atteinte au paysage, en particulier pour les habitants du plateau les plus proches de la ligne.

Toutefois, compte tenu de tout ce qui a été exposé ci-dessus,  
**l'Association émet un avis défavorable** à la présente DUP modificative qui

\*est beaucoup trop consommatrice de terres agricoles et d'espaces naturels supplémentaires sans qu'il ait réellement été tenté de l'éviter, de le réduire ou que les compensations garanties aient été clairement identifiées à proximité immédiate

\*crée des difficultés de franchissement et d'accès aux terres cultivées pour les engins agricoles, fragilisant l'exploitabilité des terres

\*n'offre pas suffisamment de garanties quant au maintien du drainage efficace des terres dont les aménagements détruisent le drainage d'origine

\*n'apporte pas de solutions suffisamment performantes pour la gestion des eaux de surface en vue de garantir contre les inondations par ruissellement

\*ne précise ni ne gère les conséquences sur l'environnement de la modification du fonctionnement des nappes d'eau souterraines du fait des aménagements projetés

\*ne répond pas aux demandes de l'autorité environnementale pour

-une indispensable *«révision complète de l'évaluation des effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre »*

-« *l'analyse des effets cumulés du projet de la ligne 18 et du projet de requalification de la RD36 »*

-« *la présentation et la justification des résultats de l'évaluation socio-économique »*

Fait à Buc le 17 juillet 2021

Arlette Fastré  
Présidente