

les Amis du Grand Parc de Versailles

Le 25 mars 2016

Monsieur Jean-Pierre Chaulet
Président de la commission d'enquête
publique de la Ligne 18
Préfecture de la Région d'Ile de France
Préfecture de Paris
DRIEA - UTEA
Pôle urbanisme d'utilité publique
5 rue Leblanc
75911 PARIS cedex 15

Objet : Enquête publique

Observations sur le projet de Ligne 18

Introduction

L'association des Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV), association agréée au titre de la sauvegarde de l'environnement pour le département des Yvelines, siège par arrêté du Ministère de l'Environnement au Comité consultatif de l'EPAPS, où elle est représentée par son président, soussigné. Elle est par ailleurs membre fondateur du collectif OIN Saclay (COLOS) qui regroupe une centaine d'associations du Plateau de Saclay et des territoires environnants (dont l'Union UASPS et l'Union UAPNR-HVC) ; elle est aussi membre du CA de l'association Terre & Cité. Elle est fortement impliquée sur le projet d'OIN depuis son lancement fin 2008 (Lauréat au Concours d'idées, acteur de la définition de la ZPNAF ...). Elle est récemment intervenue dans les enquêtes publiques sur les CDT Territoire Sud de Paris-Saclay et Versailles/SQY/Vélizy. L'association n'a pas uniquement vocation à veiller à la sauvegarde environnementale des territoires entourant Versailles (centrés sur l'ancien Grand Parc de chasse) : elle s'intéresse tout autant à la mise en valeur du patrimoine historique, avec l'objectif de contribuer à un cadre de vie harmonieux et vivant. On notera que le tracé de la ligne 18 affecte ledit Grand Parc historique sur Châteaufort et Magny, pour sa partie prévue en aérien.

1 – Réflexions sur le trafic prévisionnel de la ligne 18

Lors de la concertation renforcée sur le projet de ligne 18, notamment à Magny-les-Hameaux au printemps 2015, la présentation du segment St-Quentin-CEA n'avait pu se dérouler normalement, et n'avait pas été abordée la notion de trafic sur ledit segment de 9 km. Or, pour comprendre le besoin d'installer un moyen de transport capacitif sur ce tronçon, il est indispensable de connaître les flux de voyageurs constatés ou anticipés.

Nous avons posé, entre autres, la question suivante à la SGP en juin 2015 :

les Amis du Grand Parc de Versailles

Association agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines
2 bis place de Touraine - 78000 VERSAILLES

contact@grandparcdeversailles.org

www.grandparcdeversailles.org

1) La justification du segment CEA-Guyancourt, long de plusieurs kilomètres sans stations intermédiaires doit être basée sur une fréquentation suffisante par les usagers : dans les réunions de concertation, sauf erreur, il ne semble pas qu'il y ait eu un argumentaire détaillé et crédible sur ce sujet, en hypothèses hautes et basses (cette liaison Est-Ouest ne résolvant d'ailleurs pas les importants besoins Nord-Sud). Autant on peut entendre que cette ligne 18 pourrait avoir une utilité à ses deux extrémités (Orly-Massy-CEA et Versailles-Satory-Guyancourt), autant il est à craindre que sur ce long segment central ne circulent que des rames quasi vides les trois quarts du temps (comme le RER_C dans la vallée de la Bièvre, qui double d'ailleurs la liaison Versailles -Massy!); le TCSP parallèle ira certes moins vite, mais ne faudrait-il pas attendre d'en expérimenter l'usage réel avant d'engager un très lourd budget?

Et voici la réponse de la SGP parvenue le 25 août 2015 :

1/ Inter-station entre le CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est

Les gares qui jalonnent le projet de tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers de la Ligne 18 sont définies par le schéma d'ensemble, approuvé par décret le 24 août 2011. Un ensemble de critères a été pris en compte pour définir leur implantation, au titre desquels figurent le développement des activités et de l'habitat, ainsi que la desserte des grands pôles de développement. Ce sont ces critères qui ont permis de définir les sites d'implantation des gares.

Comme vous l'indiquez, entre la gare CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est, la Ligne 18 parcourt le plateau de Saclay sur environ 9 km, sans gare intermédiaire. Le plateau de Saclay est marqué par la volonté de circonscrire l'urbanisation dans des quartiers qui préservent la zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF), instituée par le décret n° 2013-1298 du 27 décembre 2013. La Ligne 18 en tant que mode structurant a pour vocation de desservir ces ensembles urbains constitués d'activités de recherche et d'enseignements, ainsi que des logements étudiants et familiaux.

La ligne 18 reliera donc le quartier de Polytechnique à celui du Moulon et à celui du CEA, encore en devenir. Chacune des trois gares se situe au centre de ces futurs quartiers. Elles seront en correspondance avec le bus 91-06 qui assure une fonction de rabattement vers le Grand Paris Express et une desserte fine de chacun des secteurs du Campus.

De ce fait, il n'est donc pas question d'implanter une gare qui ne desservirait pas un bassin d'emploi ou une zone d'activité et d'empiéter sur la zone agricole protégée. Toutefois, cela ne remet pas en question l'opportunité de la ligne 18 compte tenu du trafic attendu entre l'aéroport d'Orly et Versailles Chantiers. Il est estimé à l'horizon 2030 à 100 000 voyageurs par jour. Pour sa part, la fréquentation de la gare CEA Saint-Aubin est estimée à 14 000 voyageurs par jour et celle de Saint-Quentin à 30 000 voyageurs par jour.

Ceci ne répondait pas précisément à la question posée, laquelle portait sur le nombre de voyageurs dans le train et non sur les entrées/sorties de gares.

les Amis du Grand Parc de Versailles

Association agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines
2 bis place de Touraine - 78000 VERSAILLES

contact@grandparcdeversailles.org

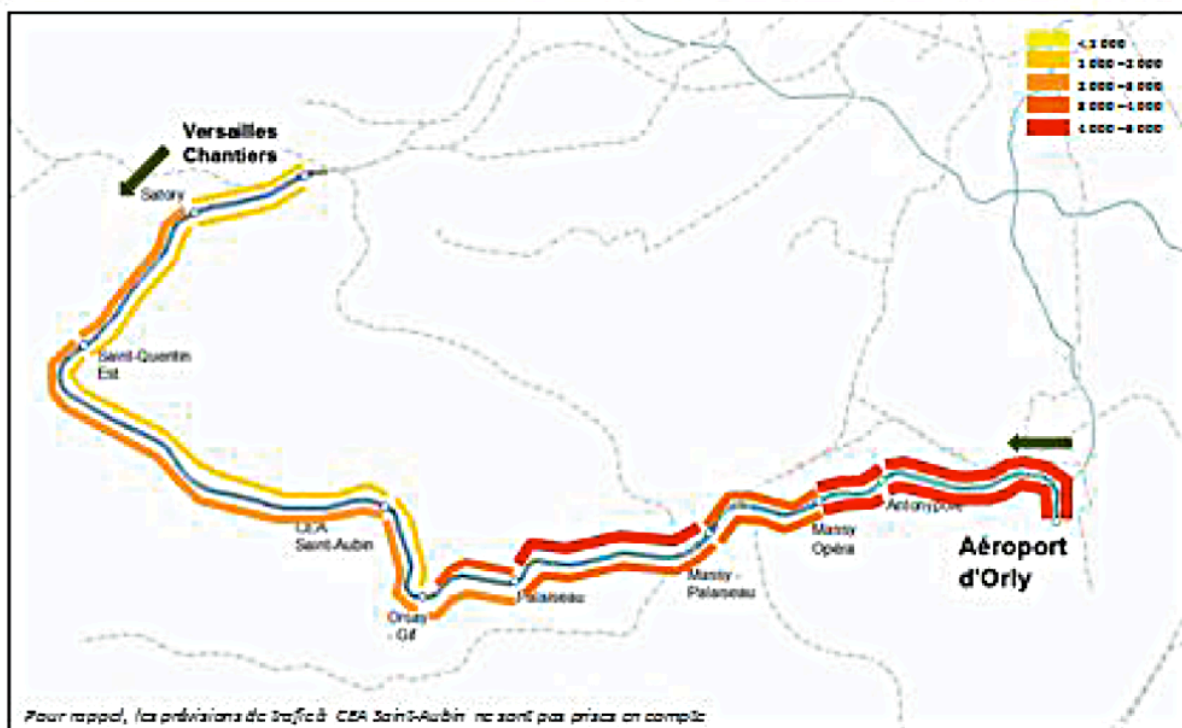
www.grandparcdeversailles.org

Nous avons compulsé l'ensemble des documents fournis pour l'enquête et n'avons trouvé qu'un seul article (pièce H, page 61) traitant du sujet, avec un code de couleurs quasi illisible! (copie d'écran ci-après) :

Horizon 2030 :

L'horizon 2030 correspond à la seconde étape de réalisation du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers. Le nombre d'utilisateurs à l'heure de pointe de la ligne 18 s'établit à environ 15 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, ce qui représente une fréquentation quotidienne en semaine de près de 100 000 voyages.

La charge maximale s'établit alors aux alentours de 4 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin. Les sections de la ligne 18 qui présentent les charges les plus élevées se situent entre les gares Massy- Palaiseau et Palaiseau d'une part (déplacements à destination du plateau de Saclay à l'heure de pointe du matin), et entre les gares Antonypôle et Aéroport d'Orly d'autre part (déplacements utilisant la ligne 18 en correspondance avec la ligne 14, notamment à destination de Paris).



On croit comprendre dans ce graphique :

- qu'aux heures de pointe (matin), le flux pourrait atteindre entre 1000 et 2000 voyageurs dans le sens CEA-SQY et entre 2000 et 3000 dans le sens SQY-CEA. Ce dernier chiffre représenterait, à raison de 20 rames par heure, 150 personnes maximum par rame (qui peut en contenir 350 en version « 3 voitures ». On notera que lors de réunion d'information des associations du 9 avril 2015 le flux maximal de la Ligne 18 (à Palaiseau) était indiqué à 2000 et non à 3000.
- on note au passage que, curieusement, de Chantiers à Satory, le trafic du matin est plus faible que sur les segments suivants ; difficile d'imaginer que Satory attire plus de flux que Chantiers ! Et surtout que la section Chantiers-SQY apparaisse moins chargée que la section SQY-CEA, alors qu'elle a vocation à desservir Satory et le Technocentre Renault.

Si on prend l'hypothèse que le nombre de voyageurs/jour prend bien en compte la somme des flux entrant et sortant dans chaque gare (à peu près à égalité) et que les flux sont marginaux ou nuls (fermeture nocturne pour maintenance) entre 22h et 6h, on note que à SQY on a $30000/2/16 = 940$ personnes entrantes en moyenne par heure et au CEA $14000/2/16 = 440$, compte tenu des flux annoncés pour ces gares, lesquels semblent trop élevés par rapport aux transits de pointe annoncés sur le graphique. **En l'état, la cohérence des évaluations est sujette à caution.**

les Amis du Grand Parc de Versailles

Association agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines
2 bis place de Touraine - 78000 VERSAILLES

contact@grandparcdeversailles.org

www.grandparcdeversailles.org

Et il n'apparaît pas clairement que l'on a bien tenu compte des flux captés par le futur TCSP (et sur la RD passant de 2 à 4 voies, avec échangeur Saclay amélioré !) pour évaluer les flux dans le métro.

On note enfin que la ligne 18 est en fait dimensionnée (largement) pour les segments situés à l'est, entre Orly et Palaiseau, où les flux seront 2 à 3 fois plus élevés qu'à l'ouest.

Compte tenu de ce qui précède, on constate qu'en 2030 la ligne 18 sur le trajet Chantiers-CEA (et aussi sur le trajet Orsay-CEA, semble-t-il) va proposer une solution qui aurait été à la portée de bus à haut niveau de service (120 places en articulé classique, mais il en existe en 200 places) sur site propre : soit un bus toutes les 4 minutes pour la pointe de 3000 p/h. La vitesse commerciale restant élevée, vu le peu d'arrêts. Avec la possibilité de mixer bus rapides et bus de « cabotage », ces derniers laissant la priorité aux premiers lorsqu'ils quittent des gares intermédiaires (Villiers, Châteaufort-Toussus, Magny-Mines... Nous citons Toussus car le développement du « cluster de l'avion du futur » et d'un projet d'écosystème sur les énergies renouvelables, dont un parc à thème, va exiger des moyens d'accès plus faciles à cette plateforme).

La ligne TCSP va de toute façon être réalisée : il suffirait de la dimensionner pour permettre à long terme (>2035 ?), si nécessaire, une évolution vers un transport plus capacitif (tram-train par ex.).

La RD 36 élargie en 2x2 voies en Essonne gagnerait à être traitée en mini-tunnels et ronds-points (croisements D838, D361 ; entrée CEA) , dans le même esprit que la RD 307 entre Rocquencourt et Saint-Nom-la-Bretèche. Nous avons proposé ce principe avec succès lors du Concours d'Idées en 2009.

Reste un point délicat, une liaison efficace « Chantiers-Satory », dont Versailles a besoin pour désenclaver ce quartier. Un BHNS passerait difficilement par la rue de la Porte de Buc (D939) ou par les D938 ou D91. L'idée d'un tunnel routier en lisière du plateau Saint-Martin et passant sous la N12 devrait être étudiée. Un téléphérique, à condition d'être peu visible depuis la terrasse de l'Orangerie, serait plus adapté, mais un changement de mode serait imposé à Satory (ou, pourquoi pas, à SQY-Technocentre !) pour aller plus loin vers l'est.

Concernant les temps de liaison annoncés, on observera :

- que la liaison Versailles-Massy par le futur Tram-Train (ex RER C) via la vallée de la Bièvre, sera plus rapide que par la ligne 18 (mais en fait du même ordre du fait de la fréquence moindre).
- que de Massy à Orly des solutions existent et pourraient s'améliorer (Ex. : doubler fréquence de la ligne de bus 91.10 ; Eurocab)
- que les usagers des vols d'Orly venant de St-Quentin ou Versailles n'habitent pas forcément près des gares et prendront de toute façon leur voiture, souvent très tôt le matin et dans une circulation encore fluide.
- que la durée de la liaison Chantiers-Satory par le Métro sera peut-être de 2 mn, mais qu'il faudra y ajouter les temps d'escalator ou attentes d'ascenseur, la gare étant à l'équivalent de 8 étages sous terre...
- que le CEA est très étendu et la future (et hypothétique) gare est très décentrée. Moins commode que les cars actuels ?

2 – Avis de l'AGPV sur la ligne 18

Le besoin de la ligne 18 est exprimé depuis 10 ans par la SGP et de nombreuses collectivités comme un principe incontournable, un axiome dont dépendrait tout le développement du sud-ouest parisien. Ce qui justifierait donc un investissement de l'ordre de 3 milliards d'euros sur 14 ans de travaux.

L'analyse qui précède remet en cause ce besoin au minimum sur la partie ouest de la ligne. Nous ne sommes pas les seuls à souligner cette faiblesse du projet. Le rapport Auzanet, la CGI, la

Cour des Comptes, le STIF, l'Autorité Environnementale ont exprimé les mêmes réserves. L'ensemble Métro+TCSP+4 voies est très difficilement défendable, de l'aveu même d'anciens responsables de l'EPPS...

Nous craignons qu'à plus ou moins long terme la tentation d'urbaniser le sud-ouest du plateau l'emportera sur la protection des terres agricoles (ZPNAF), et donc que la liaison de 9 km en rase campagne entre le CEA et SQY ne restera pas sans « bassin de clientèle », sous peine d'être déficitaire. Il sera facile d'ajouter des gares avec la solution viaduc !

La « petite région agricole » présente actuellement une surface critique : elle ne survivrait pas à de nouvelles atteintes. Il est déjà difficile d'apprécier à quel point la ligne 18 mettrait en danger les circulations agricoles, la biodiversité, les drainages hydrauliques, et le sommeil des riverains.

L'enquête publique ne laisse pas le choix pour des alternatives : le tracé et le viaduc sont définis de manière précise (si ce n'est le tracé à proximité de SQY-Est, impactant plus ou moins le quartier de la Bretonnière). La solution d'un métro souterrain, moins invasive en particulier sur le plan paysager auquel les habitants sont fortement attachés, est écartée parce qu'elle conduit à 10 % de coût supplémentaire. L'expérience montre malheureusement que le budget final du projet ira bien au delà (30 % à 50% sont le plus souvent constatés), et qu'un investissement destiné à durer aussi longtemps mériterait un effort équivalent à 4 ou 5 M€ par an. A noter enfin que le projet de métro, à l'origine (cf. les déclarations de Mme Pécresse lorsqu'elle était ministre en charge du Campus Paris-Saclay) était prévu et promis en souterrain à 100 %, et non pas en aérien. Si, en dépit des critiques, un métro devait voir le jour, la version souterraine, techniquement réalisable, serait préférable.

Mais la priorité des actions, d'autant plus dans une situation budgétaire difficile, devrait être donnée à la rénovation urgente des lignes existantes des RER B et C, et à la création de liaisons nord-sud (téléphériques, TCSP) entre ces lignes (et au delà, vers le sud de l'Essonne et des Yvelines) et le cœur du plateau.

L'AGPV, suite à l'analyse ci-dessus, estime que le projet de ligne 18, dans la forme fermée telle que présentée dans cette enquête, ne peut répondre aux attentes des habitants et des agriculteurs et que sa justification n'est pas démontrée en termes de flux et de complémentarité avec le TCSP qui la longe.

Notre association, agréée au titre de l'environnement et dont l'objet social comprend notamment la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine paysager du territoire du Grand Parc historique, exprime un avis défavorable à la réalisation de la ligne 18 telle que soumise à la présente enquête publique, tout en proposant sa contribution à l'étude de solutions alternatives.



Jacques de Givry
Président



les Amis du Grand Parc de Versailles

Le 16 avril 2016

Monsieur Jean-Pierre Chaulet
Président de la commission d'enquête
publique de la Ligne 18
Préfecture de la Région d'Ile de France
Préfecture de Paris
DRIEA - UTEA
Pôle urbanisme d'utilité publique
5 rue Leblanc
75911 PARIS cedex 15

Objet : Enquête publique

Observations sur le projet de Ligne 18

Complément à notre avis du 25 mars (n° 845)

Introduction

L'association des Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV), association agréée au titre de la sauvegarde de l'environnement pour le département des Yvelines, siège par arrêté du Ministère de l'Environnement au Comité consultatif de l'EPAPS, où elle est représentée par son président, soussigné. Elle est par ailleurs membre fondateur du collectif OIN Saclay (COLOS) qui regroupe une centaine d'associations du Plateau de Saclay et des territoires environnants (dont l'Union UASPS et l'Union UAPNR-HVC) ; elle est aussi membre du CA de l'association Terre & Cité. Elle est fortement impliquée sur le projet d'OIN depuis son lancement fin 2008 (Lauréat au Concours d'idées, acteur de la définition de la ZPNAF...). Elle est récemment intervenue dans les enquêtes publiques sur les CDT Territoire Sud de Paris-Saclay et Versailles/SQY/Vélizy. L'association n'a pas uniquement vocation à veiller à la sauvegarde environnementale des territoires entourant Versailles (centrés sur l'ancien Grand Parc de chasse) : elle s'intéresse tout autant à la mise en valeur du patrimoine historique, avec l'objectif de contribuer à un cadre de vie harmonieux et vivant. On notera que le tracé de la ligne 18 affecte ledit Grand Parc historique sur Châteaufort et Magny, pour sa partie prévue en aérien.

Les Amis du Grand Parc de Versailles complètent leur avis rendu le 25 mars par la présente analyse du projet présenté pour la gare de Versailles-Chantiers, par une réflexion sur la solution souterraine du métro et par la liaison avec la Tangentielle Ouest.

Réflexions sur la position de la gare à Versailles-Chantiers

Toute étude d'impact doit comporter les raisons qui ont amené le maître de l'ouvrage à choisir le projet soumis à l'enquête publique. En particulier il doit donner les arguments ayant amené à refuser les autres solutions raisonnablement envisageables.

Dans le cas présent, deux solutions ont été analysées pour la position de la gare, soit au nord dans les emprises de la ZAC des Chantiers en cours de réalisation, soit à l'emplacement faisant l'objet du projet.

Les raisons du rejet de la solution nord sont mal explicitées, bien que l'on comprenne que le prolongement du tube pour garer les trains provisoirement en bout de ligne ne puisse aboutir dans un espace dégagé de constructions: il n'est évidemment pas question de creuser dans l'avenue de Paris en vue directe du château.

Le dossier n'aborde pas d'autres solutions alternatives quant à la localisation de la gare. Le domaine des

les Amis du Grand Parc de Versailles

Association agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines
2 bis place de Touraine - 78000 VERSAILLES

contact@grandparcdeversailles.org

www.grandparcdeversailles.org

Diaconesses a été déclaré intouchable, à juste raison.

Par contre une solution n'a pas été étudiée formellement : le creusement du puits quelques 50 m plus à l'est semble pourtant envisageable, même si les équipements existants peuvent poser des problèmes aux services de la SNCF, ce que le dossier aurait dû analyser et comparer aux problèmes posés par le choix de l'emplacement du Centre Huit. Le seul inconvénient avancé lors de la concertation pour justifier le rejet de cette solution fut le surcroît de distance pour les usagers effectuant le changement, sortant de très peu de la limite technique fixée pour effectuer les changements, alors que cette contrainte n'apparaît pas gênante, et encore moins dissuasive pour beaucoup de gares franciliennes existantes, même récentes.

Le défaut de comparaison objective des différentes solutions nous semble un grave manquement à la déontologie des études d'impact, car tous les interlocuteurs restent persuadés que la solution du décalage vers l'est de la gare de la ligne 18 aurait pu être une alternative crédible, mais qu'elle a été écartée pour des raisons non avouées.

Réflexions sur la solution souterraine entre le CEA et Versailles

Si, en dépit des avis défavorables et de la faible fréquentation prévisible sur ce segment, la ligne 18 devait être réalisée entre le CEA et Saint-Quentin-Est, la solution du passage du métro en souterrain nous semble avoir été rejetée non seulement du fait du surcoût par rapport à la solution en viaduc, mais aussi pour une raison technique : les puits d'aération et de secours déboucheraient dans le périmètre de la ZPNAF, ce que la loi interdit. Cette assertion ne tient pas à l'analyse : une emprise a été réservée sur le sud du plateau, au niveau de Villiers et de Châteaufort, sous laquelle le trajet du métro pourrait passer presque en droite ligne, avec des puits et leurs accès situés dans l'emprise, donc en conformité avec la ZPNAF. Il n'est d'ailleurs pas évident que l'option viaduc respecterait mieux la largeur de cette emprise, compte tenu des chantiers annexes (4 voies, TCSP).

Réflexion sur la liaison avec la TGO

L'aboutissement de la Tangentielle Ouest à Saint-Cyr l'Ecole en terminus sans connexion directe avec Versailles-Chantiers ou Saint-Quentin est un point faible de cette ligne. Nous proposons, sur une suggestion d'un ancien maire d'une commune desservie par la TGO, que cette ligne aboutisse au niveau de la future gare de Satory. Elle passerait sous les lignes SNCF et la N12 par un tunnel de 300 m et reprendrait ensuite la ligne militaire actuelle le long de la N12. Cette correspondance semblant présenter de nombreux avantages, il nous paraît indispensable d'en faire l'analyse d'opportunité.

Notre association, agréée au titre de l'environnement et dont l'objet social comprend notamment la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine paysager du territoire du Grand Parc historique, renouvelle son **avis défavorable** à la réalisation de la ligne 18 telle que soumise à la présente enquête publique, tout en proposant sa contribution à l'étude de solutions alternatives, nécessaires et suffisantes.



Jacques de Givry
Président