



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 ZPNF...). 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

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