



## Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

### Avis de l'ASEM sur la Ligne 18:

#### Remarques préalables

L'ASEM déplore le fait que la concertation sur la ligne 18 intervienne à ce stade, sans qu'un réel débat sur les différentes options possibles ait été engagé avant et alors que le projet en est à un stade avancé de sa mise en œuvre (organisationnelle, financière et technique).

L'ASEM, du fait de sa mission de protection du site classé des Etangs de la Minière et de la Nature, a une position globalement favorable aux transports collectifs et défavorable à la densification immobilière aux alentours des sites naturels et a fortiori des sites classés au patrimoine naturel, comme la vallée de la Bièvre.

#### Le contexte du projet de la ligne 18

En ce qui concerne le projet de la Ligne 18, celui-ci est étroitement lié au CDT (Contrat de Développement Territorial) qui prévoit une forte progression de l'urbanisation sur un territoire resté jusque-là relativement préservé.

La future ligne 18 du métro du Grand Paris s'inscrit dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire, amenant au développement de la région Ile-de-France. Cette politique vise la construction massive de logements et de bureaux. Le réseau de transports publics en projet a comme finalité d'être à la fois le lien entre les grands pôles économiques de la région, mais aussi un support d'une urbanisation nouvelle partant des futures gares inscrites dans le projet.

Le projet du Grand Paris part du postulat qu'il faut s'engager davantage dans la concurrence entre grandes métropoles. Or l'Île de France compte déjà 12 millions d'habitants, représentant 18 % de la population française métropolitaine, qui produisent 31 % de la richesse nationale. La voie prise tourne le dos à une action volontariste et planifiée d'aménagement prenant en compte l'ensemble du territoire national. Celle-ci, aujourd'hui délaissée, avait comme objectif une recherche d'équité passant par le développement harmonieux des différentes zones urbaines du territoire, afin de remédier aux inégalités et au « désert français ».

Des villes petites et moyennes déclinent et certains secteurs perdent une partie de leur population. Pendant ce temps, le « grand Paris » est amené à devenir une mégalopole dense, polluée, chaude (impact de l'urbanisation sur la température), avec des espaces verts en diminution drastique, où les temps de transports occupent une place croissante dans la vie quotidienne de ses habitants. La ceinture verte du Plateau de Saclay risque fort d'être repoussée au-delà de la vallée de la Mérantaise, hormis la zone agricole protégée (ZPNAF) et quelques îlots de verdure, dont les étangs de la Minière, enserrés dans des bassins urbains de plus en plus denses.

ASEM – Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière et des Sources de la Bièvre –

B.P.60040 78280 - GUYANCOURT

<http://asem-guyancourt.blogspot.fr> - [asem.guyancourt@gmail.com](mailto:asem.guyancourt@gmail.com)



## Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

La progression de l'urbanisation aura inévitablement pour effet d'accroître la pollution sur les sites naturels entraînant par conséquent leur dégradation. Tandis que le rapprochement de l'urbanisation jusqu'en bordure du site théoriquement protégé met aussi en péril l'avenir de celui-ci et sa préservation.

### Le contenu du Dossier d'Enquête Publique de la Ligne 18

L'ASEM ne peut pas accepter l'apparition d'un viaduc en pleine campagne. 14 km de viaduc sont prévus entre Saclay et Magny-les-Hameaux sur des territoires agricoles. Techniquement parlant, cela engendrera de la pollution visuelle et sonore inacceptable. Plus prosaïquement, 14km de viaduc en pleine campagne est considéré par les associations comme une balafre et un affront.

L'ASEM ne peut pas accepter le passage de la Ligne 18 – même en souterrain – en travers des Etangs de la Minière.

Si malgré tout le métro devait se construire, l'ASEM redemandera le rétablissement du tracé par la Gare Université, tracé totalement souterrain et contournant les étangs de la Minière.

L'ASEM soutient qu'un métro automatique est largement disproportionné par rapport au besoin du trafic identifié. Une ligne de TCSP partant de Versailles, en direction d'Orly, via SQY, le cluster et Massy fait partie du panel d'alternatives à la Ligne 18. D'autre part le tram-train qui succédera au RER C restera plus rapide entre Versailles et Massy que la Ligne 18.

L'Avis de l'Autorité Environnementale est éloquent : l'Ae estime que le dossier actuel ne fournit pas les informations suffisantes permettant d'apprécier l'utilité publique du projet.

Exemples :

- Coût global : il serait sous-estimé compte-tenu du fait que les difficultés spécifiques pour réaliser la partie enterrée (31km) ne sont pas correctement prises en compte (l'hypothèse de base d'un métro souterrain parisien est prise)
- Partie aérienne (14 km) : les enjeux spécifiques ne sont pas suffisamment pris en compte (emprise au sol, impact sur le paysage et la biodiversité)
- Emissions de Gaz à Effet de Serre : les conclusions seraient fausses car ne prennent pas en compte l'urbanisation liée à la Ligne 18 (le CDT conclue que l'impact sur les GES est clairement négatif).
- Evacuation des déblais : le choix du mode d'évacuation des déblais du puits d'entrée du tunnelier de Satory est inconnu et doit être porté à la connaissance du public. S'agira-t-il de la ronde de milliers de poids lourds pendant des années comme il est redouté ?



## Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

L'Avis du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) est encore plus net :

- l'avis du CGI est défavorable à la deuxième phase du projet, à savoir la section ouest Orsay-Gif ↔ Versailles-Chantiers, et favorable à la première phase du projet, à savoir la section est Aéroport d'Orly ↔ Orsay-Gif, avec réserves.

### Conclusion et Recommandations:

En conclusion, l'ASEM souligne que le Dossier d'Enquête Public présente :

- des erreurs ou des impasses pouvant impacter sérieusement la rentabilité économique du projet,
- des erreurs ou des impasses ayant pour possible conséquence de ne pas atteindre les objectifs fixés par la SGP, à savoir faciliter les déplacements dans la région sud de Paris
- des choix impactant sérieusement l'environnement et les équilibres naturels,

D'autre part, l'ASEM a noté les Avis rendus par l'Ae et la CGI.

En définitive, l'ASEM se prononce Contre le projet de la Ligne 18.

L'ASEM recommande l'étude de solutions alternatives, qui ont l'avantage d'être moins coûteuses, qui préservent l'environnement et qui offrent d'excellents avantages aux usagers des transports.

Panel d'alternatives :

- un prolongement du tram-train (qui succédera au RER C) entre Versailles et St-Quentin en Yvelines,
- un « Transport en Commun en Site Propre » (TCSP, voie dédiée) – voire un tramway - sur le Plateau de Saclay et sur le même trajet que la ligne 18 le long de la RD36
- Des connexions nord-sud (des bus en site propre Vélizy-Bièvres-Orsay-Les Ulis et Versailles-Buc-Chateaufort-Chevreuse)
- Un téléphérique urbain reliant les vallées au plateau.

Enfin, si le projet de la Ligne 18 devait se faire malgré tout, l'ASEM demandera qu'il soit intégralement construit en souterrain.