

Enquête publique modificative ligne 18 2021 – contribution d'Anne Launay

Déposée le 30 juillet 2021

Cette énième étude concerne une petite partie de la ligne 18 et traite de sa mise au sol, sur le tronçon CEA/St Aubin - Versailles Chantiers, là où la charge d'exploitation est la plus faible.

Depuis plus de six ans les enquêtes publiques ont succédé à la phase de concertation autour du projet de ligne 18. Depuis six ans aucune étude n'a démontré l'impérieuse nécessité d'une ligne de métro entre Massy et Versailles.

Le seul besoin réel identifié par les différentes études est d'acheminer les étudiants, les chercheurs et les salariés venant travailler sur le plateau de Saclay (Polytechnique, Moulon, Corbeville) à l'heure de pointe du matin, soit un maximum de 6 000 passagers/h.

Pour répondre à ce besoin, l'État a mandaté la SGP pour réaliser un métro, d'une capacité de 40 000 passagers/h.

Sur pilotis, dans un tunnel ou au sol, en trachée ouverte ou couverte ce métro met en danger les terres non urbanisées du plateau de Saclay, car il est surdimensionné.

Dans sa contre-expertise du dossier d'évaluation socio-économique de Février 2020, le Secrétariat Général Pour l'Investissement souligne que la ligne 18 a la particularité « d'avoir des prévisions de trafics basses pour un métro » et « de traverser des territoires peu denses ». Très logiquement, le SGPI demande dans ses conclusions, pour assurer la rentabilité de la ligne, « de renforcer les concertations avec les différents acteurs afin d'obtenir des engagements permettant de garantir à moyen terme la densification tout au long de cet axe ».

Alors, pour quelle raison, la quasi totalité des élus locaux, qui par ailleurs disent défendre la ZPNAF, soutient-elle la ligne 18 ?

La première raison est qu'il faut répondre aux besoins de déplacements qu'a créés l'aménagement du plateau.

La seconde est que cette ligne de métro est financée par la SGP et non par les collectivités territoriales. Avec cette opération la Communauté Paris-Saclay, l'Essonne, les Yvelines et l'Île-de-France échappent au financement de transports devenus nécessaires. (Les départements de l'Essonne et des Yvelines ont d'ailleurs annulé le prolongement du Bus en site propre à l'Ouest du CEA).

Pourtant, pour répondre aux besoins de mobilité, les réponses apportées doivent être écologiquement adaptées si nous ne voulons pas voir détruire les meilleures terres d'Île-de-France :

- Capitaliser sur les lignes de transport lourd existantes (RER B et C) en les rénovant et en améliorant le quotidien des usagers.
- Créer des rabattements entre les différentes gares des RER et le plateau (téléphériques, bus, escalier roulant, etc.).
- Organiser la traversée du plateau autour d'un bus à haut niveau de service ou un tram.
- Établir un plan de déplacement Inter Entreprise, pour permettre un étalement des heures d'arrivées sur site le matin.
- Développer les liaisons douces.
- Pérenniser le télétravail, comme cela se fait déjà dans de nombreuses entreprises suite à la crise Covid.

Si la ligne 18 est réalisée jusqu'à Versailles :

- Soit la ZPNAF et l'activité agricole sont maintenues coûte que coûte et l'exploitation de la ligne 18 sera déficitaire. Ce qui soulève la question de qui paiera le déficit ?
- Soit la ZPNAF et le PNR de Chevreuse feront place à une densification urbaine seule à même de financer l'exploitation de la ligne.

Quelle que soit la solution technique retenue pour le tronçon CEA-Versailles de la ligne 18, mon avis est défavorable, car un métro est surdimensionné par rapport aux besoins et est incompatible avec la préservation des terres agricoles et naturelles du plateau de Saclay et du PNR de Chevreuse.

Anne Launay

Conseillère départementale de l'Essonne, Canton de Palaiseau