

Claude GERMON
Maire Honoraire de MASSY
Membre Honoraire
de l'Assemblée Nationale
Ancien conseiller régional
de l'Ile de France

LIGNE 18. ENQUÊTE PUBLIQUE

1- LE REMARQUABLE RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES SUR LES TRANSPORTS EN ILE DE France conclut à l'urgente nécessité de remettre en sécurité les réseaux existants et, pour financer ces gigantesques travaux, de reporter la construction des lignes nouvelles.

La question soumise aux citoyens devrait donc être celle-ci: « *Souhaitez-vous continuer à voir se dégrader dangereusement vos conditions de transport quotidiennes pendant de nombreuses années pour pouvoir financer la ligne nouvelle Orly-Saclay? Ou bien, préférez-vous que la priorité soit donnée à la rénovation du RER B (et du RER C) en reportant la construction de cette ligne nouvelle* »?

Chacun connaît d'avance la réponse. C'est pour cela que la vraie question n'est pas posée .

2- Pourquoi le Val Orly/Antony a -t-il été préféré à Orly/Massy?

Cette question m'a été beaucoup posée ces jours-ci.

La réponse est simple. Je venais d'imaginer, en septembre 1981, le contournement de Paris par les TGV avec 4 gares aux 4 points cardinaux. Cela permettait les liaisons nationales et internationales sans rupture de charge. La SNCF s'y opposait avec acharnement, voulant reproduire le schéma du 19^{ème} siècle (une ligne / une gare) obligeant les voyageurs à traverser Paris avec leurs bagages pour atteindre la gare à partir de la quelle ils pourraient poursuivre leur voyage..

Quand le projet du Val a été annoncé, la ville d'Antony s'est portée candidate. J'étais conscient que ce n'était pas la meilleure solution. Mais totalement seul dans ce qui était devenu un véritable combat, je ne pouvais pas ouvrir un deuxième front, d'autant qu'il n'y avait pas équivalence stratégique entre les TGV et le Val.

Finalement, après d'interminables négociations, des interventions à la tribune de l'Assemblée Nationale , j'ai emporté la décision en en parlant au Président de la République François Mitterrand.

C'est ainsi que depuis Nantes ou Rennes, on peut aller à Marseille, Lille, Strasbourg , (ou de Bordeaux à Lille, Strasbourg) sans changer de siège.

Reste, qu'aujourd'hui, la liaison Orly/Massy reste posée.

Un train enterré coûte extrêmement cher. A-t-on réfléchi à d'autres solutions?

3- Le transport par câble est une solution moderne, souple, nettement moins coûteuse. Pour l'irrigation du plateau de Saclay, j'avais déjà proposé, il y a une trentaine d'années, (au moment où j'ai publié un livre sur l'aménagement du plateau de Saclay) un transport par câble qui, contrairement à un tram, se prête facilement au maillage d'un grand espace. J'ai remis aux pouvoirs publics l'actualisation technico-financière de ces études.

Le grillage de l'aéroport d'Orly est à quelques centaines de mètres de Massy. La différence de temps entre les divers moyens de transport est donc forcément réduite. La vitesse et le débit ne sont donc pas un critère de référence. Par contre les critères

de coûts et de partage des flux pour dédier telle cabine à telle destination sans freiner le flux principal déterminent le choix des futurs exploitants.

Sur tous ces points, les documents que j'ai produits donnent, sur cette distance, un net avantage au câble.

4- Les constructeurs européens, (le Français POMA, l'Autrichien Doppelmayr, l'Italien Leitner) bénéficieront tous des concours de fonds d'investissement pour financer l'opération. Par une convention de type « Viaduc de Millau » , l'Etat ne dépensera pas un centime. Les fonds publics pourront donc être entièrement réservés à la remise en sécurité du réseau existant.

Tous sont d'accord pour en confier la gestion à la RATP.

5- Cohérence avec le plateau de Saclay

En tout état de cause, la liaison ferroviaire Saclay-Saint Quentin et au-delà n'est pas programmée. Les plus optimistes parlent de plusieurs dizaines d'années.. Le transport par câble sur le plateau et le maillage qu'il permettra, contrairement au train, s'imposeront naturellement. Ainsi, un service de qualité sera rendu sans faire intervenir les finances publiques qui pourront s'investir totalement dans la réhabilitation des réseaux en perdition.

Cette enquête publique est bancale. Elle ne donne pas aux citoyens toutes les données du choix. La plus élémentaire démarche démocratique devrait conduire à indiquer en exergue des documents présentés à la consultation **les conclusions du rapport de la Cour des Comptes.**

Chacun doit savoir que l'on n'a pas les moyens de financer ces deux opérations en même temps.

J'aligne donc mon choix sur celui de la Cour des Comptes qui propose de reporter la construction des lignes nouvelles en Ile de France et de consacrer tous les moyens disponibles à la remise en état de l'existant.