



Le plateau de Saclay constitue, à moins de 30 km de Paris, un des plus grands poumons verts et un écosystème unique et fragile associant des zones humides à forte biodiversité et des terres agricoles très fertiles. Cet atout exceptionnel doit être valorisé pour développer une agriculture de proximité déjà en marche, en préservant au maximum les terres agricoles : la loi en a retenu au moins 2 300 ha d'un seul tenant mais on pourrait faire beaucoup plus et mieux notamment en renonçant au déménagement de l'Université d'Orsay. Il faut restaurer un réseau de rigoles et aqueduc et rétablir la continuité interrompue par les infrastructures routières. Le paysage pourrait encore être embelli en revoyant l'insertion des infrastructures de transport actuelles et futures, en enterrant au maximum les lignes électriques, en restaurant les bâtiments industriels et en évitant étalement urbain et mitage.

OUI à de transports en commun respectueux de l'environnement et qui répondent au besoin des habitants.

Depuis de nombreuses années, les populations et les associations de la vallée de la Bièvre, de Versailles, du plateau de Saclay et de la vallée de l'Yvette réclament une amélioration très significative des transports en commun. La saturation des lignes RER B et C ainsi que leurs dysfonctionnements quasi quotidiens, l'inadaptation des réseaux de bus et leurs fréquences notoirement insuffisantes, sont régulièrement dénoncés. Le concours d'idées de l'OIN du Plateau de Saclay de 2007 fixait comme objectif de relier les principaux points du territoire concerné en 20 minutes. Les projets primés ont longuement traité et argumenté ce sujet et la modernisation des réseaux existants.

Le projet de métro automatique ne répond pas aux attentes de ceux qui habitent et de ceux qui travaillent ou travailleraient sur les territoires de Saclay :

En effet la ligne 18 poursuit le but de faire une liaison est-ouest sur le plateau de Saclay. Or selon l'INSEE, seulement 8% de ceux qui travaillent sur le campus Saclay viennent des Yvelines ; pour ces personnes le bus représente le moyen le plus souple et le plus adaptés à leur besoin.

Beaucoup d'habitants de St Quentin travaillent sur la communauté d'agglomération, ou celle de Versailles Grand Parc ; les études montrent un taux exceptionnel d'adéquation travail /domicile sur la même zone puisque St Quentin est autonome à plus de 75 % dans un rayon de 15 km. Il n'y a pas lieu de déstructurer cet ensemble particulièrement cohérent où bassin de vie et de travail coïncident. En revanche, les habitants de St Quentin souhaitent une liaison directe sur Massy sans changement à Versailles ; pour cela il faut créer une ligne directe Massy-St Quentin en prolongeant la branche C2 du RER C de Massy à St Quentin sans changement à Versailles, lors de la transformation du RER C en tram train. Cette proposition a été étudiée par la SNCF qui considère qu'il serait

nécessaire de créer des infrastructures nouvelles sur le tronçon St Cyr – Versailles mais dont le montant est de l'ordre de 250 millions d'euros et non des 3 milliards envisagés pour la ligne 18 !

Ainsi on éviterait une circulation de transit sur le plateau de Saclay ; à moindres travaux on aurait une liaison St Quentin – Massy rapide (25 mn) avec des trains acceptant les vélos ce que n'acceptera pas la ligne 18.

Pourquoi l'alternative à la ligne 18 n'est-elle pas étudiée ?

En terme d'intérêt général, cette solution beaucoup moins coûteuse aurait dû être étudiée. Elle ne l'est pas. Le but de la ligne 18 semble plus de participer à la mise en place d'une ville nouvelle sur le plateau de Saclay qui a terme détruira les terres agricoles qu'à l'amélioration réelle des transports des habitants. Et ce alors que, de plus, tout le monde s'accorde sur le fait que le tronçon Versailles-Massy n'est pas rentable !

Pourquoi faire le choix de ne pas améliorer l'existant ?

Ce que demandent les habitants c'est une amélioration immédiate des lignes RER B et RER C, des maillages nord – sud, un téléphérique vallée-plateau. Leur bien être immédiat est une impérieuse nécessité au regard du coût humain, social, sanitaire que représentent quotidiennement pour les usagers les conditions déplorables de transport sur les lignes existantes et l'absence d'un réseau souple et adapté.

De plus au plan financier cette priorité correspond à une gestion saine des finances publiques. A cet égard le tableau comparatif des scénarios publiés par le cercle des transports montre tout l'intérêt d'améliorer la performance du réseau existant en terme d'investissement et de coûts de fonctionnement.

Le bilan différentiel du projet par rapport au réseau Île-de-France optimisé n'est pas présenté dans le dossier du maître d'ouvrage, même grossièrement, alors que la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) l'exige. **Ce bilan socio-économique, élaboré selon la méthodologie officielle en Île-de-France, est probablement négatif** en dépit des gains de temps apportés, en raison des investissements très importants en jeu, de la faiblesse des suppléments de trafic et des reports de la route ainsi que des déficits d'exploitation considérables à financer par le conseil Régional. **Il représenterait un gâchis d'argent public et stériliserait la mise en œuvre des projets de transport public mieux adaptés et plus rapides à concrétiser.**

En résumé le projet ligne 18 créerait :

- une menace comme toute section à l'air libre : une coupure de plus, un risque d'urbanisation en plus, des terres agricoles en moins ;
- un risque de construire une gare en dehors des zones denses et non desservies par un réseau de transport performant, ce que serait La Minière par rapport à une gare dans Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- une menace d'une traversée de la Bièvre qui constituerait une atteinte grave à cette rivière et à son site classé ;
- une menace d'une gare à La Minière, dont les terres agricoles doivent être préservées et non pas artificialisées par une gare, des parkings et les constructions qui résulteraient du contrat de développement territorial ;
- un risque d'une gare à Versailles-Matelots qui servirait de « pompe à voitures » au détriment des villes traversées, notamment de Saint-Cyr et de Versailles déjà très encombrées ;
- un risque d'une gare à Saclay sud, dont la fréquentation ne dégagerait aucune rentabilité et qui préparerait une urbanisation massive rejetée par l'ensemble des acteurs.

Les usagers et les associations ont d'autres exigences et d'autres propositions :

- la branche Versailles Chantiers–Massy–Juvisy du RER C, peu performante, doit être transformée en Tangentielle Sud : moderniser la ligne Versailles– Massy en la prolongeant de Massy à Pont de Rungis et Sucy–Bonneuil d'une part et jusqu'à Saint–Quentin–en–Yvelines d'autre part, augmenter les fréquences et renouveler les matériels. Cette liaison Versailles–Massy prolongée permet :

- un accès à Saint–Quentin–en–Yvelines à l'ouest sans changement à Versailles Chantiers,
- un accès au réseau TGV Atlantique à Massy,
- une desserte **Versailles – aéroport d'Orly en 40 minutes** par correspondance avec les bus « Orly–Rail » à Pont de Rungis,
- des liaisons avec tous les autres TGV par la ligne de Massy à la rocade est des TGV en Île–de–France (Sud–Est, Est–Européen et Nord) donc avec toute l'Europe et Roissy (Versailles – Roissy en 70 minutes).

À plus long terme, la ligne souterraine à grande vitesse « Interconnexion Sud » Massy–Valenton améliore encore les temps de parcours et offre la relation directe **Versailles - gare nouvelle sous l'aéroport d'Orly en 20 minutes et une liaison Versailles- Roissy en 45 minutes ;**

- les différents pôles d'habitat, d'enseignement, de recherche et d'emploi situés sur le Plateau seraient reliés aux gares de la Tangentielle Sud et des RER B et C par des bus à haute qualité de service en site propre (totalement ou majoritairement), faciles à mettre en œuvre rapidement, beaucoup moins coûteux et plus respectueux de l'environnement :

- TCSP est–ouest Massy – Saint–Quentin–en–Yvelines le long de la RD 36,
- deux TCSP nord–sud qui pourraient relier Versailles et Buc au RER B (à Saint–Rémy–les–Chevreuse ou à Gif–sur–Yvette) pour le premier et Velizy – Bièvres (le long de la N118) HEC – Saclay – Orsay pour le second,
- et un TCSP reliant les Ulis et Courtaboeuf à Massy ;

- l'amélioration des lignes RER B, RER C Versailles – Invalides – Austerlitz ainsi que de la ligne La Verrière – Versailles – La Défense est également indispensable avec une augmentation significative des fréquences du réseau, de la fiabilité, de la vitesse et la modernisation du réseau et des matériels en général ;

- les pôles multimodaux de Versailles Chantiers et des gares de Massy (Massy–Palaiseau RER B et C et Massy TGV) doivent aussi être réaménagés pour faciliter les correspondances et les accès.

Pour conclure, le Groupe local d'EELV « Plaine de Versailles – Plateau de Saclay » émet un avis défavorable au projet de ligne 18 qui ne se justifie pas au regard des besoins de transport des habitants du plateau ni de ceux des salariés du cluster (venant à 70% de l'Essonne), métro qui est le cheval de Troie d'une ville nouvelle sur le plateau, en sacrifiant des terres agricoles, en gaspillant les ressources naturelles et l'argent public.

fait à Versailles, 24 avril 2016

gl-plainedeversailles-plateaudesaclay@eelv-yvelines.org

www.versailles.eelv.fr