

DESSERTE DU PLATEAU DE SACLAY

DES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA LIGNE 18 S'IMPOSENT

En janvier 2018, la Cour des comptes dénonçait le grave risque financier dû au quasi-doublement du coût du Grand Paris Express (GPE) avant même le début des travaux. Elle recommandait d'en réduire le périmètre. Le gouvernement a alors annulé le projet d'exposition universelle, qui aurait imposé de réaliser la ligne 18 du GPE avant 2025, puis défini un nouveau calendrier, repoussant à 2027 le tronçon Orly-Saclay de la ligne 18.



Ce nouveau calendrier est très peu crédible, voire intenable selon les experts. « C'est la vérité recevable. Celle qui ne fait pas trop perdre la face aux maires qui vont retourner devant les électeurs en 2020. »

Une analyse des bassins d'emplois traversés par la ligne 18 révèle que les bassins d'Orly et de Massy-Saclay étant très spécifiques, les déplacements entre eux sont très limités. Le bassin de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines est un cas d'école de « zone intense » : 45 à 60 % des actifs travaillent dans le même bassin. Les interactions entre ce bassin et celui de Massy-Saclay, séparés par un vaste espace agricole et naturel, étant infinitésimales, il n'y a nul besoin de transport capacitaire entre eux, l'actuel bus suffit, à condition de compléter son site propre.

Le tracé de la ligne 18 est partout perpendiculaire aux principaux flux de déplacements ; ainsi, la ligne serait inutile pour de nombreux usagers essonniers du plateau. Cela explique la faible fréquentation de la ligne 18 prévue par Île-de-France Mobilités (IdFM) : à terme, moins de 4 900 passagers à l'heure de pointe.

Une obstruction irresponsable

Les élus locaux et régionaux auraient tout intérêt à étudier sérieusement des solutions alternatives au lieu de les discréditer par tous les moyens. Depuis 2015, les associations préconisent un rabattement par téléphérique entre une gare du RER B à Orsay et le quartier de Moulon. L'urgente rénovation du RER B, impérieuse nécessité pour ses usagers en colère, doit accompagner une connexion de ce type.

Il y aurait ainsi deux dessertes parallèles : le bus en site propre depuis Massy, véhiculant surtout les usagers vers le quartier de Polytechnique, et le téléphérique depuis Orsay, emprunté surtout par ceux travaillant dans le quartier de Moulon. Le débit cumulé (passagers/heure/sens) : 1 800 pour la ligne de bus, 4 000 pour un téléphérique milieu de gamme, soit 5 800 au total, suffit amplement pour élargir le trafic prévu pour la ligne 18 au-delà de 2030.

Valérie Péresse avait inscrit onze projets de téléphérique, dont un pour Saclay, dans son programme pour les régionales de 2015. Laurent Probst, directeur d'IdFM, affirmait pour Saclay en novembre 2017 :

« Nous ferons le câble, il sera mis en service en 2022 » ; pour l'exposition universelle, IdFM s'était engagé officiellement sur une telle liaison avant 2025.

La construction d'un téléphérique prend douze à dix-huit mois, s'y ajoutent les délais administratifs. La réalisation effective de celui de Brest a pris quatre ans, celui de Toulouse se fera en cinq ans.

Or, aujourd'hui, IdFM prétend qu'une telle liaison ne pourrait se réaliser en moins de dix ans !

Nous comptons donc sur les élus locaux pour entendre enfin l'avis des experts et celui de la commission d'enquête sur le contrat de développement territorial qui avait conditionné son approbation à la réalisation de téléphériques.

Jacqueline LORTHIOIS
urbaniste et socio-économiste
Olivier LUCAS
président des Amis de la vallée de la Bièvre
Marc PÉLISSIER
président de l'Association des usagers des transports
d'Île-de-France
Harm SMIT
coordinateur du Collectif OIN Saclay