

## Contribution à l'enquête publique modificative sur la ligne 18 du Grand Paris Express

*Mon avis se focalise essentiellement sur la dernière évaluation socio-économique de la ligne 18.*

### I. La dimension sociale, grande oubliée de l'évaluation dite « socio-économique »

Je suis interloquée par ce titre, car étant moi-même socio-économiste, œuvrant en permanence pour mettre en cohérence l'économique et le social, je cherche désespérément un contenu « social » à cette évaluation. Je vois **beaucoup de considérations économiques, financières, mais où est le SOCIAL ?** En effet, on n'examine que les supposées retombées économiques de la ligne : développement d'entreprises, créations d'emplois, gains évités en termes d'étalement urbain, en temps de transports. Le tout traduit en coûts évités ou bénéfiques générés. Constatons une envolée des coûts de l'infrastructure, qui a entraîné miraculeusement une envolée simultanée des bénéfiques, dans une succession d'affirmations sans preuves.

A mon avis, un volet « social » digne de ce nom devrait **partir de l'analyse des besoins des populations locales** et ensuite on **procéderait à la construction d'une offre de transports « sur mesure » qui réponde à ces besoins.** Ici, il s'agit d'une offre « descendante » - née d'une volonté gouvernementale établie dans un tout autre contexte et dont les concepts n'ont jamais été révisés - qui repose sur une vision métropolitaine uniforme, plaquée sur des territoires très différents les uns des autres, sans aucune prise en compte de leur spécificité. Et cette pluralité de besoins serait comblée par une offre identique sur l'ensemble de la métropole. Ce qui serait bon pour justifier le Grand-Paris-Express (GPE) traversant le bassin de Boulogne-Billancourt/Issy-les-Moulineaux (ligne 15) – banlieue aisée très riche en emplois – serait transférable pour la liaison Clichy-Montfermeil / Sevran (ligne 16) – zone-dortoir de banlieue populaire périphérique...

Je cherche vainement dans cette évaluation de la ligne 18 une analyse des caractéristiques précises de la main-d'œuvre locale des trois bassins d'emplois traversés par la ligne (Orly, Massy-Palaiseau et Saint-Quentin en Yvelines/Versailles) et de ses comportements en matière de déplacements, encore moins une prise en compte de la population la plus fragile : les chômeurs.

Dans la pièce H générale, on trouve les considérations suivantes (page 57) :

*« La mobilité est relativement plus importante pour les personnes de revenus les moins élevés et les chômeurs que pour les personnes aisées. Les cartes d'amélioration de l'accessibilité de la présente pièce illustrent bien l'impact positif de l'infrastructure sur ce point. L'analyse met en évidence le fait que la partie Est de l'agglomération devient nettement plus attractive et les simulations des modèles utilisés pour cette évaluation indiquent également une baisse de la tension immobilière que subit le centre de l'agglomération. Par conséquent, les ménages de revenus moyens y retrouvent du pouvoir d'achat et cela permet d'augmenter leur confort et donc de réduire la tendance actuelle à ce que l'on appelle la centrifugation sociale, le fait de n'avoir comme choix que d'être soit logés à l'étroit, soit dans des zones d'accessibilité médiocre ou hors du cœur de l'agglomération. »*

C'est sans doute au nom du rééquilibrage vers la « partie est de l'agglomération » que **le seul tronçon actuellement en service de la ligne 14** du GPE Saint-Lazare / Mairie de Saint-Ouen **dessert** avec trois nouvelles gares parisiennes (Saint-Lazare, Pont-Cardinet, Porte de Clichy) **le plus gros pôle d'emplois d'Ile-de-France**, le Quartier Central des Affaires de Paris (QCA) qui regroupe les six arrondissements les plus aisés au centre et surtout à l'ouest de la capitale<sup>1</sup> cumulant 640 000 emplois et qui a enregistré un gain de 20 000 emplois – la taille d'une ville de banlieue – en trois ans, de 2013 à 2016...

Les réflexions exprimées plus haut « toutes choses égales par ailleurs » apparaissent totalement déconnectées de la réalité, elles supposent que la mise en service du GPE n'aurait aucune répercussion sur la localisation des ménages et des entreprises. La réalité – que l'on constate déjà aujourd'hui, **en anticipation de la réalisation du nouveau réseau** – est que les prix de l'immobilier s'envolent (voir par exemple le cas de Villejuif<sup>2</sup>, au carrefour du futur « hub » de connexion ligne 15/ligne 14), forçant les banlieusards des classes populaires à migrer plus loin en périphérie, pour laisser la place à la classe moyenne parisienne, elle-même chassée pour les mêmes raisons. Autrement dit, **la « centrifugeuse sociale » tourne à plein régime**, accélérée par la perspective du GPE !

Quand bien même les chômeurs resteraient là où ils sont, l'argument selon lequel ils auraient accès à davantage d'opportunités grâce au nouveau réseau de transports est parfaitement fallacieux. Je n'ai jamais observé que les besoins de transports soient en tête des préoccupations des chômeurs. Si l'on se fie aux estimations des économistes, il existe entre 300 000 et 600 000 emplois non pourvus, mais on évalue le nombre réel de chômeurs à 6 millions (chiffre sans doute aggravé avec la pandémie), donc un écart de 1 à 10 entre l'offre et la demande. Dans ces conditions, je ne vois pas comment un métro, même le plus performant, pourrait réduire un tel différentiel. Si un chômeur, au lieu d'accéder à 50 000 emplois, peut en atteindre 100 000, cette possibilité est la même pour tous les autres chômeurs et aussi pour les actifs en emploi qui viennent en concurrence avec les travailleurs inoccupés. De plus, cette évaluation ne tient aucun compte d'une crise sanitaire qui s'installe dans la durée et qui bouscule toutes les prévisions exagérément optimistes de retombées économiques et d'emplois.

Un exemple : on prévoit que le pôle d'Orly (28 000 emplois en 2016) va peut-être selon certaines estimations supprimer la moitié de ses postes de travail... Faut-il améliorer l'accès pour les chômeurs à un pôle qui licencie ? Il serait sans doute plus judicieux **d'utiliser l'argent public pour mettre en place une reconversion massive de la main-d'œuvre locale** vers des filières de grande utilité sociale (santé, éducation-formation, services de proximité, services publics, économie sociale et solidaire...) ou de transition écologique (économies d'énergie, isolation des logements, matériaux bio-sourcés, déconstruction, économie circulaire, agriculture soutenable et alimentation, transports de proximité, etc...)

## II. Aménagement du territoire : « on arrose là où il pleut déjà »

**A propos des effets d'agglomération**, je suis très réservée sur des méthodes de calcul Ile-de-France entière, avec répartition ensuite par ligne du GPE, sans d'ailleurs préciser les critères pris en compte. L'Ile-de-France étant la championne des inégalités territoriales, le GPE ne reliant que des grands pôles économiques métropolitains entre eux, on oublie les banlieues périphériques non desservies. **Une telle stratégie qui « arrose là où il pleut déjà » ne peut que renforcer les inégalités territoriales.** Non seulement les bénéfices ne sont pas démontrés, mais on peut craindre des moins-values sociales jamais estimées pour certains territoires en relégation. La

---

<sup>1</sup> L'ensemble des 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements de Paris.

<sup>2</sup> Anne-Laure Abraham, Le Parisien, *Immobilier* : à Villejuif, les prix explosent autour des futures gares du Grand Paris Express, 4 mars 2021, <https://www.leparisien.fr/immobilier/immobilier-avec-l-arrivee-des-lignes-14-et-15-du-metro-vers-une-explosion-des-prix-a-villejuif-04-03-2021-8427063.php>.

ligne 18 est la seule rocade en périphérie de la zone agglomérée et dans l'évaluation on fait les louanges d'une densification qui serait censée limiter l'étalement urbain. Alors **qu'elle FABRIQUE de l'étalement urbain en sacrifiant des terres agricoles !**

Par ailleurs, la pandémie a montré les limites d'un modèle de métropole mondialisée, à l'opposé des aspirations des Français (la taille de leur ville idéale est de 30 000 habitants !) et des Franciliens (selon les sondages, un sur trois souhaite quitter l'Île-de-France. Rappelons que **la région a un solde migratoire négatif**, qui s'est sans doute fortement aggravé avec la pandémie). Un desserrement des activités de la capitale, une relocalisation des emplois dans les bassins de main-d'œuvre des banlieues serait plus efficace que de construire des lignes de transport « a priori », qui **sans une politique préalable de « réaménagement du territoire »** risquerait fort de finir d'aspirer les travailleurs périphériques vers la mégapole QCA-La Défense (1 million d'emplois).

### III. Erreurs conceptuelles fondamentales du projet de Paris-Saclay et de la ligne 18

#### 1<sup>ère</sup> erreur : le choix du site

Si le plateau de Saclay n'a pas été urbanisé jusqu'ici, c'est qu'il est impropre à l'urbanisation. C'est un sommet de plateau, situé entre deux vallées encaissées, donc difficilement accessible. Le site ne convient pas à une **fonction urbaine** (surtout une urbanisation de masse !). En revanche, compte tenu de la richesse de ses terres, la fonction agricole et alimentaire y est parfaitement appropriée.

Quand l'espèce humaine est faiblement présente quelque part, comment justifier que des membres de cette espèce soient assez prétentieux pour considérer que cet espace est vacant, et qu'ils peuvent allègrement en disposer ? Ceci relève d'un mépris total pour les milliards d'autres espèces vivantes qui prolifèrent sur le plateau de Saclay. Attention à l'extinction du vivant, nous en sommes ! La pandémie d'aujourd'hui est un avertissement : nous devons respecter la nature et toutes ses composantes... sinon elle se venge !

#### 2<sup>ème</sup> erreur : le concept du Grand Paris Express

Le but d'un réseau de transport en commun est de transporter des gens. Ce ne sont pas les activités, les laboratoires de recherche... qui prennent le métro, **ce sont les usagers**. Et en premier lieu **les travailleurs**, qui subissent les trajets domicile-emploi, soit les transports les plus longs, les plus coûteux et les plus inconfortables. L'essentiel des besoins de transports en commun, c'est de relier des bassins d'habitat (donc de main-d'œuvre) à des pôles d'emplois. Or, le GPE relie des pôles d'emplois entre eux (Orly, Versailles, La Défense, le QCA, Roissy, etc.) C'est d'un très faible intérêt, on l'a mesuré : c'est 3% des flux en Île-de-France<sup>3</sup>. Donc la ligne 18 serait inutile à 97 %. En revanche, elle créerait un puissant appel d'air pour des déplacements domicile-travail toujours plus longs.

Les trois bassins qui seraient traversés par la ligne 18 (Orly, Massy/Palaiseau, Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines) sont analysés plus loin.

#### 3<sup>ème</sup> erreur : Assigner à un axe lourd une fonction de desserte locale

Les travailleurs qui effectuent des déplacements lointains vont majoritairement à Paris en transports collectifs. Par contre, des marges de progrès existent pour les trajets de proximité, effectués essentiellement en voiture. Il faut donc **construire une offre de transport des courtes distances, qui fasse de la desserte de proximité de ville en ville** : exactement le contraire de la ligne 18, transport lourd de « transit », qui relie deux pôles éloignés aux deux extrémités et qui traverse rapidement le territoire avec très peu de gares.

---

<sup>3</sup> Source : Enquête Globale Transports 2010.

#### 4<sup>ème</sup> erreur : concentrer sur un seul site les établissements d'enseignement-recherche

Prétendre qu'à l'heure du numérique, augmenter la proximité physique entre les chercheurs va permettre une fertilisation croisée d'idées géniales est totalement dépassé. On l'a déjà tenté dans les années 60-70 avec un projet de Cité Scientifique sur le plateau de Saclay, qui a engendré les premiers déménagements de grandes écoles parisiennes. La proximité physique n'a rien changé : ces établissements ont fonctionné en vase clos. On avait tenté auparavant une première version de « Silicon Valley à la française » à Sophia-Antipolis, près de Nice : même cause, même peine.

#### IV. Les territoires reliés et traversés par la ligne 18

*Le détail des statistiques des déplacements entre les communes desservies par la ligne 18 est fourni en annexe de ce document.*

Prendre en compte les bénéfices sociaux des transports supposerait de relier des bassins d'habitat – donc de main-d'œuvre – à des pôles d'emplois et non pas des pôles d'emplois entre eux. Les échanges entre les trois principaux pôles sont très faibles au regard des flux internes.

**Le bassin d'Orly.** On ne peut pas le desservir, car il n'y a pas de bassin d'emploi d'Orly. En effet, Orly-Cœur de pôle (35 150 emplois) est ultra spécialisé, il a besoin – pour trouver sa main-d'œuvre – d'une immense zone de recrutement de 700 communes, 11 départements, toute l'Île-de-France, l'Eure-et-Loir et le Loiret. Il a fallu définir « un bassin de proximité » qui regroupe 43 % de la main-d'œuvre travaillant dans le Cœur de pôle, mais **qui n'occupe que 2,3 % des travailleurs** habitant les communes identifiées. C'est impossible à organiser en transports collectifs, ça arrive de partout, deux ou trois actifs par ci, un ou deux par là. De plus, le pôle a été frappé par la crise mondiale du transport aérien. Pendant plusieurs mois, l'activité y a été arrêtée totalement. Pour le moment, le chômage partiel a gommé la crise, mais on envisage des suppressions fin 2021 qui pourraient atteindre plus de 10 000 emplois. Et selon les scénarios les plus vraisemblables l'activité ne redémarrera pas avant 2023. Par conséquent, le pôle est en grave récession économique et licencie : inutile d'y attirer de nouveaux travailleurs. Les plus gros flux du territoire vont vers Paris, qui dispose d'une bonne desserte en transports collectifs, qui va devenir excellente avec le prolongement de la ligne 14. Les flux vont du sud au nord, donc il n'y a aucun besoin d'une ligne est-ouest.

La commune de Wissous est un exemple type de « ville dissociée » : elle a sur son territoire une bonne partie du pôle aéroportuaire, mais très peu d'habitants de Wissous y travaillent, ils sont essentiellement tournés vers Paris.

**Le bassin de Massy/Palaiseau.** Ce bassin, qui s'étend d'Antony jusqu'à Gif-sur-Yvette et Les Ulis, dispose d'une forte autonomie locale avec 8000 emplois sur place, 1700 entre les deux communes. Ce qui fait contraste avec la faiblesse des échanges à l'est avec le pôle d'Orly et avec celui de Versailles/Saint-Quentin. Le pôle d'emploi (45 000 postes de travail) recrute sa main-d'œuvre surtout en Centre Essonne. Les RER B et C et, le tramway T12 répondent à cette demande. Là encore, les flux vont du sud au nord : aucun besoin d'une ligne est-ouest. En outre, à Palaiseau, la ligne 18 ne passerait pas par la ville qui est dans la vallée, elle passerait par le plateau, non loin du nouveau écoquartier Camille Claudel.

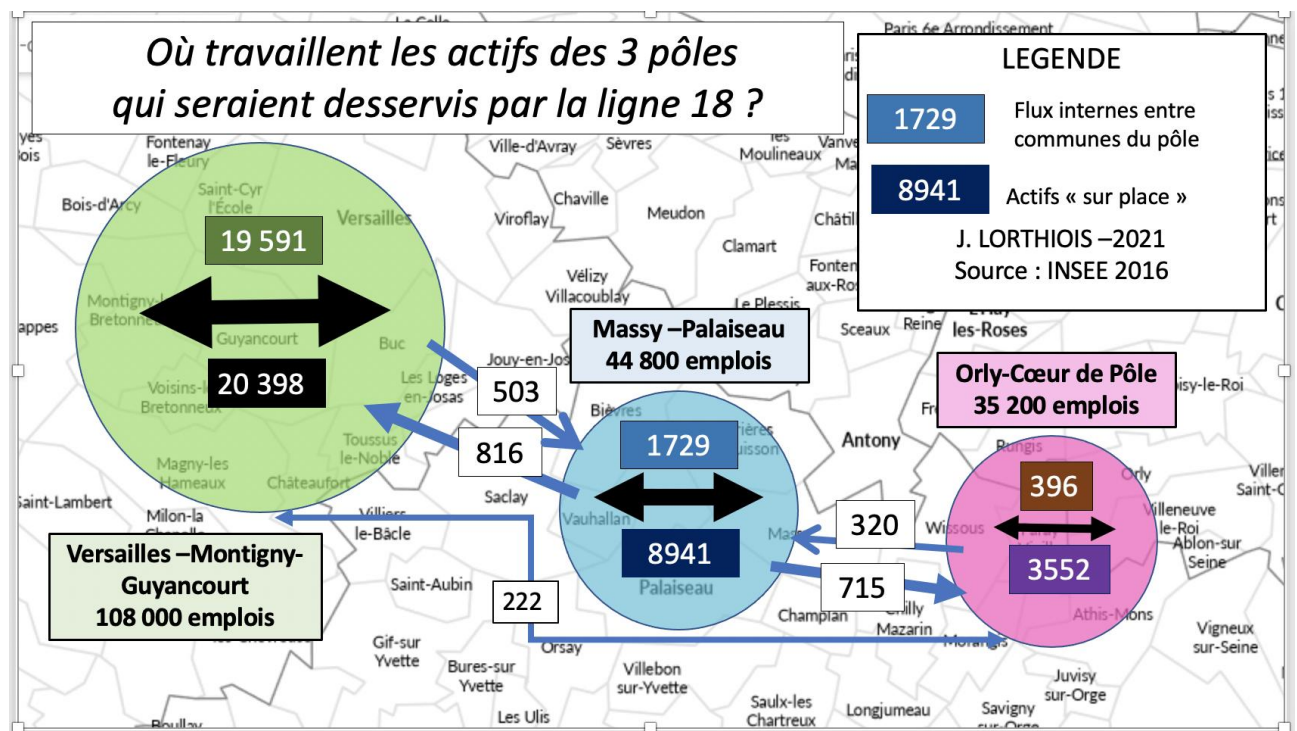
Orsay/Saclay constitue un pôle modeste. De grandes incertitudes règnent sur l'impact emplois de l'urbanisation du plateau de Saclay. Car il s'agit essentiellement de déplacements d'activités d'enseignement et de recherche, qui peuvent se traduire par un jeu à somme nulle, voire négative à l'échelle de l'Île-de-France en raison des coûts de déménagements (le déménagement de l'ECP Paris de Chatenay-Malabry a coûté 200 millions et laissé une cité universitaire en friche). Seuls ceux qui n'ont pas le choix habiteraient sur place, dans une fausse ville sans âme, sans transports de proximité, sans petits commerces, sans cafés, sans équipement culturel public... Le site ne peut que rester tourné vers Paris, soit des liaisons nord-sud.

Antony est déficitaire en emplois : 22 300 emplois pour une population active total (chômeurs compris) de 30 730 personnes. Nombre de ses habitants travaillent dans le pôle d'Issy-les-Moulineaux. On n'y est pas dans une situation de gain d'emplois, mais plutôt en redressement d'une situation de crise.

**Le bassin de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines.** Le pôle d'emploi (comptant 108 000 postes de travail) et son bassin appartiennent au quadrant sud-ouest de l'Île-de-France, qui couvre un vaste espace allant du bassin de Rambouillet/ l'agglomération Versailles/Saint-Quentin, jusqu'au pôle Montparnasse et aux quartiers des ministères des 7<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements. C'est le quadrant des emplois publics, avec une bonne cohérence entre l'emploi et la main-d'œuvre. **60 % des actifs y habitent et y travaillent.** Ainsi, Guyancourt, Montigny-le-Bretonneux et Versailles constituent une **zone cohérente<sup>4</sup> équilibrée**, qui n'a aucun besoin de développer l'accès à l'emploi extérieur. Ce n'est aucunement un bassin qui souffre de pénurie.

Les flux vont du sud-ouest au nord-est, aucun besoin de liaison hors bassin. Ici, la ligne 18 deviendrait nord-sud : aucun besoin d'aller au nord vers **La Défense, grand pôle d'affaires du secteur privé** (banques-assurances, énergie, sièges sociaux de grandes entreprises, fonctions supports juridiques, comptables, ressources humaines...), **sans rapport avec les filières d'emplois publics et administratifs** du bassin de Versailles /Saint-Quentin. Par conséquent, **nul besoin non plus d'imaginer qu'un jour la ligne 18 devrait relier Versailles à Nanterre !**

Sur la carte ci-dessous, on a fait figurer les échanges domicile-travail internes et externes entre les trois principaux pôles d'emplois que relierait la ligne 18.



Cette figure représente **les trois pôles d'emploi que se propose de relier la ligne 18** – chacun sous forme d'un cercle d'une taille proportionnelle à son nombre de postes de travail. Le cœur de pôle d'Orly comprend les communes d'Orly, Paray-Vieille-Poste et Wissous. Les huit villes de ces trois pôles cumulent 188 000 emplois sur le total des 240 800 postes totalisés dans les 16 communes le long du tracé Orly-Versailles du métro ; à noter que **Montigny-le-Bretonneux a été rajoutée** à la liste, bien que non directement desservie par le métro, car la ville fait partie des trois principales

<sup>4</sup> Jacqueline Lorthiois et Harm Smit, *Zone cohérente*, Forum Vies Mobiles, 10 mai 2021, <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/zone-coherente-13686>.



localités riches en emplois de l'agglomération Versailles/Saint-Quentin en Yvelines. Constatons que **ces trois pôles représentent 78% des emplois des 16 localités ainsi identifiées, c'est dire leur importance stratégique** (et par différence, la faible importance des autres communes traversées, dont Orsay et Saclay).

Constatons déjà que plusieurs villes-pôles ne sont pas desservies directement par le projet de ligne 18 :

- Le départ de la ligne n'est pas prévu à Orly, dans le Val-de-Marne, mais sur la plate-forme aéroportuaire à Paray-Vieille-Poste en Essonne.
- La ville de Palaiseau située dans la vallée ne serait pas directement desservie, la gare se trouvant sur le plateau, assez éloignée de l'excroissance de la commune sur le plateau (avec son nouveau quartier Camille Claudel).
- La ligne 18 passerait plus à l'est du pôle d'emploi de Montigny-le-Bretonneux.

Sur cette carte, nous avons indiqué **les déplacements domicile-travail issus du dernier recensement INSEE de 2016**. À l'intérieur de chaque cercle, l'encadré plus clair en haut présente les flux de main-d'œuvre entre communes du même pôle, tandis que l'encadré plus foncé en bas indique le nombre de personnes travaillant « sur place » dans leur commune de résidence. Constatons que les actifs sur place comptent près de 33 000 travailleurs, qui n'ont nullement besoin d'un transport lourd pour accéder à leur lieu d'activité. On peut leur adjoindre les flux internes entre communes différentes d'un même pôle, qui concernent 21 716 personnes. En additionnant ce dernier chiffre à celui des « sur place », nous obtenons un total de **54 600 actifs qui effectuent des déplacements de proximité ou même se rendent à pied à leur travail**.

**Les déplacements entre pôles** sont représentés par des flèches bleues correspondant aux flux (aller) de travailleurs ; leur épaisseur est proportionnelle à l'intensité des échanges. Il apparaît très clairement que les flux entre pôles sont extrêmement faibles en nombre (2576 actifs, soit **1,1% de la totalité des 240 800 emplois listés le long du tracé de la ligne 18**). En comparaison, les flux internes aux pôles et les « sur place » sont **21 fois plus nombreux !!** Ceci confirme le diagnostic que j'avais déjà effectué qui démontrait que les trois bassins d'Orly, de Massy-Palaiseau, et de Versailles/Saint-Quentin **fonctionnaient en autonomie et en liaison avec Paris et avaient très peu de rapports entre eux**<sup>5</sup> et qui a également fait l'objet de ma contribution à l'enquête publique modificative sur la ligne 18 en 2020<sup>6</sup>. En conséquence, interconnecter ces pôles par un transport lourd ne repose donc sur aucune justification rationnelle et aurait, au contraire, des conséquences néfastes : dilution de l'autonomie des territoires concernés, étalement urbain, allongement des déplacements domicile-travail. En revanche, il y a tout intérêt à améliorer les réseaux de dessertes de proximité de ces pôles et bassins par des moyens de transport légers, dont les mobilités « douces ».

Sur la carte ci-dessous, établie dans le cadre d'une étude en cours de finalisation sur le devenir du pôle aéroportuaire à échéance 2030<sup>7</sup>, figurent les principaux lieux d'habitat des travailleurs du Cœur de pôle d'Orly (3 communes), soit un seuil minimum de 100 actifs. Sur un total de 55 communes représentant près de 700 000 travailleurs en mars 2016, on observe **qu'il n'existe qu'une seule localité située à l'ouest de Palaiseau** (Les Ulis) et qui n'est d'ailleurs pas concernée par le projet de ligne 18. Et ne figure sur la carte aucune commune de l'est de l'Essonne, ni des Yvelines. Ce qui confirme les très faibles liens entre Orly et son bassin et les autres bassins situés à l'ouest.

---

<sup>5</sup> Jacqueline Lorthiois, *De Versailles à Orly - caractéristiques des territoires*, novembre 2017, <https://youtu.be/c6sc1aKHAVE>.

<sup>6</sup> Jacqueline Lorthiois, *Analyse de l'utilité d'un transport lourd Orly-Versailles de type ligne 18 du Grand Paris Express*, 16 juillet 2020, [www.colos.info/images/doc/EP-L18-2020 - avis Jacqueline Lorthiois.pdf](http://www.colos.info/images/doc/EP-L18-2020 - avis Jacqueline Lorthiois.pdf).

<sup>7</sup> Jacqueline Lorthiois et Jean-Louis Husson, *Enjeux et perspectives socio-économiques et territoriales de l'aéroport d'Orly*, à paraître.



## Annexe – Statistiques des déplacements entre les communes desservies par la ligne 18

<b>FLUX DOMICILE-TRAVAIL ENTRE LES COMMUNES SITUÉES SUR LE TRACÉ DU PROJET DE LIGNE 18</b>												
<b>HABITENT</b>	<b>TRAVAILLENT A</b>											<b>Total général</b>
	Orly	Paray VP	Wissous	Total Cœur Orly	Massy	Palaiseau	Total MP	Montigny LB	Guyancourt	Versailles	Total SQY+	
Orly	-	35	60	95	57	20	77	7	25	18	50	222
Paray VP	178	-	39	217	54	44	98	0	0	0	0	315
Wissous	69	15	-	84	120	25	145	0	20	5	25	254
<b>Cœur/Orly</b>	<b>247</b>	<b>50</b>	<b>99</b>	<b>396</b>	<b>231</b>	<b>89</b>	<b>320</b>	<b>7</b>	<b>45</b>	<b>23</b>	<b>75</b>	<b>791</b>
Antony	221	59	214	494	1051	322	1373	101	205	117	423	2290
Massy	182	36	263	481	-	731	731	85	208	139	432	1644
Palaiseau	100	21	113	234	998	-	998	90	156	138	384	1616
Orsay	29	8	27	64	278	301	579	18	86	60	164	807
Gif-sur-Yvette	52	5	18	75	325	236	561	81	190	101	372	1008
Saclay	20	0	15	35	25	69	94	30	39	94	163	292
Villiers-le-Bâcle	15	0	0	15	25	5	30	10	25	15	50	95
<b>Bassin Massy</b>	<b>619</b>	<b>129</b>	<b>650</b>	<b>1398</b>	<b>2702</b>	<b>1664</b>	<b>4366</b>	<b>415</b>	<b>909</b>	<b>664</b>	<b>1988</b>	<b>7752</b>
Chateaufort	0	0	0	0	20	15	35	20	59	25	104	139
Magny-les-H	0	0	0	0	50	40	90	170	300	250	720	810
Voisins-le-B	6	0	3	9	30	29	59	453	628	341	1422	1490
Guyancourt	27	6	3	36	57	39	96	1060	-	1152	2212	2344
Versailles	38	14	16	68	161	78	239	485	1127	-	1612	1919
<b>SQY /Vers*</b>	<b>71</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>113</b>	<b>318</b>	<b>201</b>	<b>519</b>	<b>2188</b>	<b>2114</b>	<b>1768</b>	<b>6070</b>	<b>6702</b>
<b>TOTAL**</b>	<b>937</b>	<b>937</b>	<b>771</b>	<b>1907</b>	<b>3251</b>	<b>1954</b>	<b>5205</b>	<b>2610</b>	<b>3068</b>	<b>2455</b>	<b>8133</b>	<b>15245</b>
Montigny LB	23	3	17	43	116	52	168	-	1664	896	2560	2771
<b>TOTAL + ***</b>	<b>960</b>	<b>940</b>	<b>788</b>	<b>1950</b>	<b>3367</b>	<b>2006</b>	<b>5373</b>	<b>2610</b>	<b>4732</b>	<b>3351</b>	<b>10693</b>	<b>18016</b>
Cœur de pôle d'Orly = communes d'Orly + Paray Vieille-Poste + Wissous											Source : INSEE 2016	
MP = communes-pôles de Massy + Palaiseau											J.LORTHIOIS - 2021	
SQY + = communes-pôles de Montigny Le Bretonneux + Guyancourt + Versailles												
* SQY/Versailles = uniquement les communes situées sur le tracé du projet de ligne 18												
** TOTAL = uniquement l'ensemble des communes sur le tracé												
*** TOTAL + = comprenant la commune de Montigny-le-Bretonneux située hors tracé.												