

Bonjour

Je suis une habitante de Montigny le Bx, mère de famille et salariée sur La Défense.

Le choix d'habiter au sein de la ville nouvelle est un choix fait en conscience, pour profiter d'une ville équilibrée permettant de tout faire à vélo. Nous avons bien une voiture mais elle n'est utilisée que pour les vacances. Cela fait partie d'une démarche citoyenne et écologique. Mes déplacements en région parisienne se font en transport en commun.

Et c'est avant tout parce que je pratique les transports en commun au quotidien que je suis contre le tronçon de la ligne 18 du Métro du Grand Paris.

- Raison 1 : Besoin d'investissement dans le réseau ferroviaire existant

Les infrastructures existantes ont besoin d'investissements majeurs pour espérer continuer à faire circuler les trains dans des conditions fiables pour les usagers. Actuellement ces conditions ne sont pas réunies : pannes à répétitions, fragilité de l'infrastructure existante.... Il y a besoin d'investissements importants qu'il est impossible à mobiliser si l'argent est mis dans la ligne 18.

- Raison 1Bis : besoin d'investissements dans le point dur du réseau existant à SQY : le nœud de Porchefontaine

Plus spécifiquement pour SQY, l'infrastructure présente une très grande fragilité car les 3 lignes desservant la gare de SQY (Montigny le Bx) empruntent un tronçon commun où au moindre problème, les 3 lignes sont arrêtées !! bloquant alors toute la circulation et coupant SQY du reste de l'IDF. De plus, il y a besoin de faire sauter le point dur que représente le nœud ferroviaire de Porchefontaine. L'infrastructure existante ne permet pas de faire circuler de trains supplémentaires en heures de pointe, alors même qu'il y a un vrai besoin d'améliorer l'offre entre Paris et SQY le matin pour les salariés qui viennent travailler à SQY (et l'inverse le soir, quand ils veulent repartir). Actuellement, ces salariés ne peuvent compter que sur un train toutes les 30 min en heures de pointe !!! vous imaginez, toutes les 30 min alors que le bassin d'emploi de SQY compte plus de 100 000 salariés ! Comment voulez vous fidéliser les salariés avec une telle offre. C'est mieux pour les habitants de SQY qui peuvent compter sur un train toutes les 15 min en HP.

- Raison 1ter :

Comment imaginer rattacher une nouvelle ligne sur un réseau aussi fragile. la fragilité des infrastructures existantes aura des impacts négatifs également sur la fréquentation de la ligne 18.

- Raison 2 : déstructuration de l'offre bus local, éparpillement des moyens

Au-delà des investissements dans les infrastructures, il y a besoin d'investissement dans le matériel roulant pour disposer de matériel fiable, confortable et d'investissement dans l'offre, tout ce que SQY et les usagers réclament depuis longtemps et qui ne pourra jamais avoir lieu avec la ligne 18.

Raison 3 : au-delà des transports ferroviaires, l'arrivée de la ligne 18 à SQY Est aura beaucoup de répercussions négatives sur le réseau de bus local. Actuellement, le réseau de bus de SQY historique est tourné vers la desserte des 3 gares La Verrière, Trappes et SQY. Il n'arrive déjà pas à couvrir l'ensemble des besoins et l'offre est peu attractive. Au mieux, les lignes structurantes proposent une fréquence à 7 à 15' en heures de pointe mais en heures creuses journée, la fréquence tombe à 30 min. D'autres lignes sont à la 1/2 heure en heure de pointe et à l'heure en heure creuse voire s'arrêtent. La desserte du we est très faible avec peu de lignes circulant et proposant des fréquences très faibles. Les budgets ne permettent pas de renforcer les lignes qui saturent comme la ligne 401.

Par ailleurs, peu de lignes traversent la coupure ferroviaire/N10 par impossibilité (La Verrière) ou du fait des bouchons sur les ponts (Trappes, difficultés accentuées par la position de la gare et la gare de Montigny)

L'arrivée de la ligne 18 avec sa gare supplémentaire va déstructurer le réseau et obliger à répartir les moyens sur une gare supplémentaire. Comment imaginer, même avec quelques moyens supplémentaires - qu'il faudra aller négocier sans garantie auprès d'IDFM (Ile de France Mobilité)- desservir une gare supplémentaire à cheval sur Voisins/Guyancourt.

Quels seront les habitants qui seront intéressés pour se rabattre en bus sur cette nouvelle gare ?

Pas ceux d'Elancourt, Trappes, de La Verrière et de Montigny ainsi que ceux de Guyancourt habitants près de la gare de Montigny... qui vont sur Paris car ils auront toujours intérêt à utiliser le réseau existant qui évite de franchir des ponts et une correspondance à Versailles avec la ligne 18 sans compter l'allongement du temps de parcours.

Ceux de ces mêmes communes qui souhaitent aller sur le plateau de Saclay n'ont aucun intérêt à aller rejoindre en voiture la nouvelle gare de la ligne 18 car ils auront ensuite à garer d'autres correspondances à l'arrivée en plus de gérer le stationnement de leur voiture dans le nouveau parking relais. Ceux qui utiliseront le parking relais viendront polluer (bruit, particules) les habitants des communes traversées, avec une concentration sur les axes de rabattement (av. de l'Europe à Montigny et Voisins, RD36 sur Montigny et Voisins).

Sur SQY, les seules personnes qui trouveront un avantage à cette nouvelle gare seront les rares habitants à proximité de la nouvelle gare et les salariés travaillant à proximité qui pourront rejoindre Versailles plus rapidement. Mais cela pourrait déjà être le cas avec une desserte améliorée tant vers Versailles via les lignes 439 et 440 existantes qui pourraient bénéficier d'un renfort d'offre et d'infrastructures plus qualitatives que vers SQY avec principalement les lignes 461 et 464. Cette double solution éviterait en plus la pollution des voitures qui viendront se rabattre vers la nouvelle gare de Voisins pour utiliser le P+R ou pour déposer/reprendre des passagers.

Ainsi, l'arrivée d'une nouvelle gare à SQY Est est synonyme de beaucoup de risques locaux : dégradation d'un réseau qui devra desservir un pôle supplémentaire sans garantie de moyens supplémentaires, augmentation des voitures qui viendront utiliser le parking relais ou déposer/reprendre des passagers. à allonger le temps à passer un des ponts.

Difficultés à articuler les 2 réseaux/gares de SQY: Il faudra des bus entre les 2 gares et environ 20' de trajet ==> peu intéressant

- Raison 3 : La ligne 18 ne répond pas au besoin de transport ferroviaire vers Paris

La construction de la ligne 18 se fait au détriment tant de l'amélioration des infrastructures que du nombre de trains des lignes existantes sur les deux bassins : du côté de Massy au détriment des RER B, C (celui de Massy- Versailles) et du côté de SQY, au détriment des lignes N et U et du RER C (celui de SQY)

En effet, les populations déjà présentes sur les bassins de Massy que de SQY et celles qui viennent y travailler ont avant tout besoin d'une amélioration de la desserte existante pour relier Paris à chacun des bassins. Les voyageurs actuels n'auront aucun avantage avec la ligne 18 puisque cette dernière, même si elle pourrait être proche pour certains qui seraient proches d'une des nouvelles gares, obligerait dans tous les cas à une correspondance à Versailles Chantiers ou à Massy pour rejoindre Paris. Or les ruptures de charge sont rédhibitoires pour les usagers des transports en commun.

- Raison 4 : Ligne surdimensionnée par rapport au besoin

Le métro comme celui prévu est conçu pour plus de 8 000 personnes/h en heure de pointe.

Or les estimations étaient pour 2030 de 4 à 5000 et pour 2035 à 6000pers/ jour (VERIFIER L UNITE). Ces estimations correspondent au mieux à un besoin de tramway selon le référentiel du CEREMA, centre d'étude et de recherche de l'Etat (p18 du référentiel de décembre 2018). Le besoin d'un métro léger se déclenche à partir de 8000 voyageurs

- Raison 5 : Les solutions alternatives existent mais n'ont pas été étudiées

Pour répondre aux besoins de déplacements locaux et plus larges vers le reste de l'IDF, des solutions alternatives existent : TCSP, bus, piste cyclable, rénovation des RER, tram-train, renforcer le RER B mais également les réseaux de trains de SQY (Lignes N et U et Rer C). Or la Région IDF avec IDFM et les Autorités organisatrices de niveau 2 se focalisent uniquement sur une solution (la ligne 18), sans étudier les autres solutions. C'est comme s'ils ne raisonnaient que par le petit bout de la lorgnette et étaient aveugles au reste. Normalement, on part des besoins et on regarde qu'elles sont les solutions les plus adaptées aux besoins. Là, c'est l'inverse. On pose une infrastructure et on pense que les besoins vont s'adapter.

C'est comme si les élus des Yvelines mettaient leur honneur à « avoir » un métro comme les autres départements d'IDF plutôt que de travailler à obtenir un fléchage des investissements sur les infrastructures et l'offre existantes. C'est vrai que c'est moins visible la rénovation des voies ou d'un poste d'aiguillage mais cela se fait sentir tous les jours pour les usagers.

Suis également surprise de découvrir que la D36 est en train de passer à 4 voies sur sa totalité, alors même que les difficultés de congestion sont concentrées sur seulement 30 min le matin. Il ya bien d'autres solutions pour régler les problèmes de congestion ponctuels : travailler avec les pôles générateurs de trafic (entreprises, établissements scolaires...) pour étaler l'heure de pointe et donc étaler la circulation sur un temps un peu plus long. Cela s'appelle la politique des temps, des collectivités ont investit dessus : ex. Poitiers il y a quelques années sur le secteur des campus universitaires. Les bus et les voies de circulation étaient tous saturés durant 30 min. Un travail de réflexion et d'organisation a été conduit avec les acteurs locaux, les horaires de début de cours ont été décalés selon les sites et maintenant, il n'y a plus de congestion.

Ce doublement de la RD36 interroge aussi sur la ligne 18 : les décideurs savent-ils déjà que cette ligne ne répondra pas aux besoins locaux et que c'est pourquoi ils continuent sur un projet « autoroutier » disproportionné ?

Au-delà des éléments liés aux déplacements, je suis également contre cette ligne 18 car elle obère notre sécurité alimentaire en réduisant à peau de chagrin l'espace dédié à l'agriculture. Un écosystème ne peut se maintenir sur un espace trop réduit. Or la construction de la ligne 18 vient manger des terres agricoles de très grande qualité et contribue à développer les habitations autour.

Les fermes actuelles ont déjà du mal à survivre car leur taille n'est plus viable pour deux raisons :

- toujours besoin de la même quantité d'engins agricoles mais pour une surface réduite et donc un rendement réduit

- l'écosystème est tellement réduit que la pression des oiseaux se densifie sur les quelques parcelles cultivées, au point d'empêcher certaines cultures de « graines » qui sont mangées par les oiseaux.

Quand on pense que la Chine achète des terres dans le monde entier, dont en France pour assurer sa survie alimentaire, de notre côté, on détruit des terres agricoles de grande qualité pour faire passer un transport inutile.

J'espère que ces éléments pourront peser pour arrêter ce projet inutile.

Sinon, au moins

- limiter ses impacts négatifs en l'arrêtant à Saclay, en privilégiant un tram/train...
- compensant ses impacts négatifs : des moyens dans les transports du quotidien