

## Collectif Moulon 2020

Mesdames et monsieur les membres de la commission d'enquête,

Le collectif Moulon2020 est né en janvier 2014 de l'idée que les habitants du territoire, et plus particulièrement les Giffois, connaissaient mal le projet Paris Saclay et qu'il était urgent de les informer de la ville nouvelle en train de se créer au-dessus de leur tête. Il regroupe un certain nombre de citoyens, partageant les mêmes idées sur l'urbanisation du Plateau.

Depuis sa création, Moulon2020 a participé à quasiment toutes les enquêtes publiques portant sur le Plateau de Saclay et bien évidemment, à celles concernant le métro ligne 18 du 21 mars au 26 avril 2016.

L'une de nos contributions concernait « la décision du conseil départemental de l'Essonne du 11 avril 2016 de « reporter et probablement annuler au-delà du CEA la partie TCSP » ».

Nous vous mettons ci-dessous cette contribution car nous pourrions réécrire quasi mots pour mots les mêmes choses, après la décision du CD91 d'abandonner, cette fois complètement, le TCSP depuis le giratoire de Châteaufort jusqu'à l'entrée du CEA Saclay deux mois avant l'enquête publique Ligne 18 (délibération 2021-04-0015) :

« Cette enquête porte sur « l'utilité publique du projet » et c'est précisément sur cette utilité publique que nous voudrions réagir et nous interroger.

Les transports manquent sur le Plateau de Saclay, c'est criant sur le terrain quand on voit les difficultés de plus en plus grandes pour circuler sur le Plateau (et pour y monter depuis les vallées). C'est criant aussi à lire les très nombreuses contributions d'étudiants, d'enseignants-chercheurs, de salariés d'entreprise qui réclament (et le plus vite possible) d'enfin pouvoir disposer d'un transport... et qui parlent de métro puisque c'est de cela qu'il est question dans cette enquête et que pour l'instant, on ne leur propose rien d'autre à se « mettre sous la dent ». Tout cela, sans compter que le nombre de personnes ayant à se déplacer sur le Plateau va encore croître avec les arrivées successives des grandes écoles dans un futur proche (Centrale en 2017, l'ENS Cachan en 2018...).

Tout le monde est d'accord sur ce sujet, les transports actuels ne sont pas satisfaisants. Et dans ce contexte, que vient-il de se passer lors du dernier conseil départemental de l'Essonne ? Nos élus départementaux ont voté pour l'abandon du TCSP après le CEA. Pourtant, on nous annonce ce TSCP depuis des années, et il fait, pour le coup, l'unanimité, permettant d'aller de Massy à Saint-Quentin avec une desserte fine du territoire, et qui plus est, rapidement, du fait, justement de sa voie en site propre.

Petit historique :

Le projet de site propre Massy-Saint-Quentin est inscrit au Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994. Il est repris dans le projet de schéma directeur adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France en septembre 2008.

Une première section entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Magny-les-Hameaux a été réalisée en 2000. Le tronçon Massy-École Polytechnique a été mis en service en avril 2009. Et le tronçon Polytechnique/le Christ de Saclay est quasiment terminé. Il ne manquera donc, dès cet été, plus que la partie « le Christ-Magny les Hameaux ».

Et voilà que tout à coup, le département de l'Essonne, dans sa séance du conseil départemental du 11 avril 2016, annonce que ces 5-6 km de voie en site propre pour boucler la liaison Massy-Saint-Quentin sont reportés, voire annulés. Cela nous paraît totalement incohérent.

Aucune relation avec cette enquête publique qui ne concerne que le métro ligne 18, nous direz-vous? Nous n'en sommes pas complètement certains et tenions à vous le signaler.

En effet, quand on lit la pièce J5 du dossier, « Consultation inter-administrative », on constate, pages 10 et suivantes, que le conseil départemental des Yvelines s'étonne que le projet de métro empiète sur les emprises TCSP et pointe tous les passages du dossier où il est question de cela. En voici quelques exemples :

\* "Pièce G2, point 2.5, p 44 « Le long de la RD36, sur le territoire de Magny-les-Hameaux, la zone de transition entre le viaduc et le tunnel, longue d'environ 700 m, empiète potentiellement sur les emprises du projet de TCSP évoqué plus haut. La compatibilité entre les projets est à préserver. »

\* Pièce G2, point 3.1.4.3, p288 « Les photomontages mettant en jeu la RD36 ne reproduisent pas le projet de TCSP Châteaufort / St-Quentin »

\* Pièce G2, point 4.6.1.2, p74-75 « Le choix du tracé aérien le long de la RD36 ne fait pas état du projet de TCSP Châteaufort / St-Quentin, or il mobilise des emprises prévues pour celui-ci. »

\* Pièce G3, point 4.1.3.7, p75 « Même remarque que point précédent »

\* Pièce G2, point 5.1.4.3, p304 à 306 « Ce point traite des impacts du projet le long de la RD36 en omettant le projet de TCSP Châteaufort / St-Quentin »

\* Pièce G2, Section V, p535 à 556 « Le TCSP Châteaufort / St-Quentin n'est pas évoqué au titre des impacts cumulés »

\* Tracé sur la RD36 : « le tracé de la ligne 18 sur le territoire des communes de Châteaufort et Magny-les-Hameaux entre en conflit avec ces projets de TCSP pour lesquels le Département des Yvelines dispose d'emplacements réservés (sur Châteaufort) et de la majeure partie du foncier »

A chaque fois, la SGP répond au Conseil départemental des Yvelines que « au moment de la rédaction du dossier de DUP de la ligne 18, la Société du Grand Paris n'avait pas connaissance d'un projet de TCSP formalisé règlementairement. ». C'est un comble, alors que ce projet est inscrit au SDRIF depuis 1994 et a été reconfirmé en 2008. La SGP veut-elle dire que l'enquête publique TCSP Christ de Saclay-Magny-les-Hameaux n'a pas été encore faite... et que du coup, elle peut s'affranchir de cette « contrainte » ??? Et s'autorise à utiliser les espaces libérés pour son métro ???

Côté Essonne, la surprise semble moins nette puisque le conseil départemental décide d'abandonner le TCSP après Saclay sur son territoire (la limite Essonne/Yvelines, sur la RD36 se situant juste avant le croisement avec la rue du moulin qui permet de descendre sur Châteaufort), ce qui signifie qu'une grande partie du bout restant à faire du TCSP est rendu impossible par la décision du CD91. Cela semble tomber à pic pour la SGP qui lève ainsi « la non compatibilité » pointée par le CD78 entre le tracé du TCSP et celui du métro.

Voilà ce qui a été dit lors du conseil départemental du 11 avril pour justifier cette décision :

« En tant que département, nous faisons le maximum pour prendre en compte ce projet (NB de métro) afin d'être le plus sobre possible en terme à la fois de consommation d'espaces agricoles et aussi en termes de dépense d'argent public. De manière très concrète, nous allons réduire l'ampleur

du projet qui était prévu sur l'aménagement du RD36, aujourd'hui en 2x1 voie et qui doit passer en 2x2 voies, avec, en plus un site de TCSP et une piste cyclable.

Nous décidons que la partie TCSP est reportée et probablement annulée au-delà du CEA. Pourquoi ? Parce que les études de trafic actuellement montrent que nous n'avons pas besoin de rajouter en plus le TCSP au-delà du CEA pour avoir une fluidité accrue grâce déjà au passage 2 x1 voie en 2x2 voies.

Le fait, donc, de ne pas réaliser cette voie du TCSP permet de ne pas consommer l'espace agricole, permet également de ne pas dépenser d'argent public inutilement, et sachant que nous nous laissons l'option si à l'avenir les mouvements étaient tels, de pouvoir réaliser cette section complémentaire, ce n'est donc pas un problème pour la suite. Néanmoins, les études de trafic montrent que ce n'est pas nécessaire aujourd'hui et que ce n'est sans doute qu'autour de 2024 que les besoins pourraient se faire sentir et à ce moment-là, la ligne 18 prendra le relais. Donc l'hypothèse la plus probable est que nous n'ayons jamais réellement besoin de cette section en site propre.

La question a été posée en commission de savoir le montant économisé, une évaluation un peu plus précise a été effectuée et nous sommes autour de 10 millions d'euros à la fois sur les travaux et sur la dette qui était nécessaire. »

([http://www.essonne.fr/differe/#.Vxirn\\_mLTDe](http://www.essonne.fr/differe/#.Vxirn_mLTDe) : à 1h40)

Nous avouons mal comprendre où se situe l'utilité publique de cet enchaînement de choses :

1) Le TCSP Massy-Saint-Quentin est inscrit dans le SDRIF en 1994, puis remis dans le schéma directeur en 2008 (alors que le projet Paris Saclay démarre à peine). Il y avait donc, en 1994 et en 2008, des prévisions de trafic suffisantes pour justifier ce projet de TCSP sur l'ensemble du trajet.

2) Qui est réalisé en 2016 sur son intégralité, hormis sur le tronçon le Christ de Saclay-Magny-les-Hameaux

3) Alors que le projet Paris Saclay prend de l'ampleur, on nous dit que finalement, ce TCSP, qui semblait une bonne idée en 1994, confirmé en 2008, n'est plus utile car « il n'y a pas de prévision de trafic suffisante »... et que le doublement de la RD36 en 2x2 voies sera suffisante pour absorber le trafic (question subsidiaire qui n'a pas sa place ici, mais que nous ne pouvons nous empêcher de poser : pourquoi n'est-ce pas le doublement de la RD36 qui est supprimé et pas le TCSP ?!!! Notre pays vient-il d'organiser la COP21 ? N'est-ce pas incitatif à laisser sa voiture hors du plateau que de voir la voie de la RD36 embouteillée et le bus rouler sans souci sur sa voie dédiée ?)

4) La conclusion avancée par le conseil départemental nous paraît tout simplement d'anthologie : le trafic va augmenter en 2024 et ça tombe bien, le métro arrivera. (NB de 2021 : sauf que, s'il se fait, le tronçon ouest ne sera fonctionnel qu'en 2030...)

Sauf que contrairement à ce que dit le conseil départemental, ce n'est pas le « TCSP qui s'ajoute », mais le métro ! Et donc, si l'un des deux doit être remis en question, c'est celui-ci, pas le TCSP ! D'autant que lui est quasi prêt, que son coût d'argent public (10 millions d'euros pour terminer la liaison) pèse peu dans la balance des 3 milliards nécessaires pour le métro... »

En 2016, nous concluons cette contribution par : « Nous contestons donc l'utilité publique affirmée de ce métro, demandons une nouvelle fois que soit donné un avis défavorable au dossier tel que présenté et que soit organisée au plus vite une réflexion générale sur les transports du Plateau,

mettant autour d'une table le STIF, la SGP, le CD91, la RATP, les associations, les élus, les agriculteurs... pour débattre ENSEMBLE d'un plan pour les transports (incluant donc la route, les bus, les RERB et C, le potentiel métro, les téléphériques, etc etc), chiffres à l'appui. »

Bien malheureusement, cinq ans plus tard, cela n'a toujours pas été fait... et le métro vient donc de signer l'arrêt définitif du TCSP... et une opportunité pour les élus du territoire de résoudre dès très vite une bonne partie des besoins en transports des habitants du territoire.

Le collectif Moulon2020