

Contribution d'élus de la ville de Guyancourt (78)

La crise sanitaire actuelle a vu se multiplier le télétravail, limitant les déplacements pour aller au travail. Elle a également conduit de nombreuses personnes à quitter la région Ile de France et particulièrement les villes. Il est envisageable que ces deux éléments influencent fortement l'aménagement du territoire dans les décennies à venir et remettent en cause l'utilité publique de la ligne 18 (utilité publique qui était déjà très contestable au vu des éléments développés ci-dessous). La pertinence de cette ligne ne devrait être envisagée qu'une fois évaluées les conséquences de la crise sanitaire en cours sur notre société et une nouvelle enquête publique conduite à ce moment-là, si ce projet faisait encore sens.

Investissement lourd réclamé à grands cris par certains élus et directeurs d'établissements publics parties prenantes, la ligne 18 est présentée comme indispensable au désenclavement du plateau et comme la condition du succès de l'opération Paris-Saclay. Pourtant, ce n'est pas notre avis d'élus de la ville de Guyancourt d'une part parce qu'elle fait peser un risque d'urbanisation des terres agricoles et d'autre part parce que des solutions alternatives pertinentes existent.

L'URBANISATION ASSOCIEE AU PROJET : UN RISQUE POUR LES TERRES AGRICOLES :

Cette ligne 18 relierait deux bassins d'emploi séparés par la vaste plaine agricole du plateau de Saclay qui n'ont quasiment rien en commun, d'où de très faibles flux de déplacements entre eux.

Une infrastructure aussi lourde tant sur le plateau de Saclay qu'à l'extrémité Est de l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines n'a de sens que si on imagine une urbanisation renforcée et la construction de dizaines de milliers de logements. Ceux envisagés sur les terrains ex-Thalès à Guyancourt (qui constituent un projet intéressant pour développer le logement à Saint Quentin) ne suffiront pas à rentabiliser cette ligne L18 et l'Etat décidera d'urbaniser fortement les terres agricoles extrêmement fertiles du plateau de Saclay.

D'ailleurs le Secrétariat Général Pour l'investissement (SGPI) a écrit en février 2020 « les bénéfices attendus [de la ligne 18...] ne seront au rendez-vous que si le plateau de Saclay [...] offre rapidement la forte densité espérée », et le SGPI a même réclamé des engagements garantissant cette densification tout au long de son trajet ! La Ligne 18 ne peut donc pas être rentable sans urbanisation massive : elle est donc le cheval de Troie d'une urbanisation complète du plateau, faisant disparaître des terres agricoles extrêmement fertiles et à l'opposé d'une agriculture de circuits courts.

Cette ligne installe une infrastructure démesurée justifiant par la suite l'urbanisation des terres agricoles de plateau de Saclay au-delà des limites de protection actuelles protégées par une loi ZPNAF. Cette protection est d'ailleurs toute relative puisqu'elle peut être modifiée par une autre loi qui ne manquera pas d'arriver pour une opération d'intérêt national. Ce projet de L18, à l'ouest de Gif sur Yvette, bat en brèche le principe de 0 artificialisation nette.

Alors que maintenant la continuité urbaine parisienne s'étend en tache d'huile jusqu'aux villes nouvelles, notre vision de l'aménagement du territoire n'est pas de poursuivre cet étalement en

urbanisant le plateau de Saclay mais de poursuivre les constructions sur les villes existantes et de préserver la possibilité d'une agriculture péri-urbaine vivrière de proximité, indispensable pour le monde de demain.

Les conditions de travail des agriculteurs, et en particulier s'il est maintenu, sur les 5km de mise au sol prévus sur ce tronçon, seront encore plus compliquées, l'agriculture péri-urbaine étant déjà difficile en zone dense. Les travaux réalisés autour du Christ de Saclay ont fortement impacté leur travail (ruptures de drains, empiètements sur des parcelles cultivées, mise à mal des circulations agricoles, accès empêchés aux parcelles...).

ALTERNATIVES PLUS PERTINENTES CAR REpondant AUX BESOINS DES HABITANTS SANS DENATURER LE PLATEAU DE SACLAY:

Nous sommes tous bien évidemment partisans des infrastructures de transport en commun !

Le projet de Grand Paris Express sur ses 200 km prévus comporte des nouvelles lignes de métro tout à fait indispensables, mais ce n'est pas le cas de la ligne 18 sur sa partie ouest (à l'ouest de Gif sur Yvette)...

Rappelons que l'hypothèse de trafic sur la ligne 18 est de 19 000 voyageurs en heure de pointe alors que le besoin actuel entre Saclay et SQY n'est que de 4 400 voyageur-heure. Comment imaginer qu'une ligne fonctionnant en permanence à moins du quart de sa capacité puisse être « rentable » ? Pour rappel, en 2020, le coût estimatif de construction de la ligne 18 est passé à 4.46 Mds€ et son coût d'exploitation annuel à 63 M€, en hausse de plus de 40% depuis sa déclaration d'utilité publique de 2017. Les économies chiffrées en regard sont douteuses et très largement surévaluées.

Sur les documents de la SGP, on peut voir que les liaisons domicile-travail des Saint-Quentinois hors agglomération (et celles et ceux qui viennent travailler à SQY) sont principalement Sud /nord vers Versailles, et du sud vers l'ouest de Paris, donc très peu de besoin Est/ouest que suivrait la L18.

Sans infrastructure adaptée aux flux réels dans les zones habitées, ce sont les routes de sud/nord qui resteront saturées. Le projet de Ligne 18 ne confère aucun report modal de déplacement (l'étude d'impact conclut, de façon surprenante, approximativement au même nombre de véhicules individuels qu'aujourd'hui, alors que la RD36 sera doublée et que les voies d'accès aux gares provoqueront inévitablement un nouveau trafic).

Plutôt que d'imaginer des lignes de transit permettant d'aller travailler à l'autre bout de l'Île de France, nous devrions renforcer les lignes existantes principalement celles de desserte à l'intérieur des bassins de vie. A ce titre, Versailles-Saint-Quentin est une réussite avec presque 60% de personnes y habitant et y travaillant.

La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau lourd existant (RER B et C), sur lequel s'appuieront des systèmes plus légers, peu coûteux et correspondant aux besoins réels.

Dans notre cas, ce sont deux solutions complémentaires :

- TCSP (Transport en Commun en Site Propre) : 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 adapté à leur besoin.

- L'adaptation de la branche C2 du RER de Massy à Versailles Chantier en tram-train, une extension vers Saint-Quentin - Montigny doit être étudiée pour les habitants de St Quentin qui souhaitent une liaison directe sur Massy sans changement à Versailles. 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, loin des 3 milliards envisagés pour la ligne 18 !

En outre, le tracé est-ouest de la ligne 18 double par endroits à moins d'1 km de distance, celui du RER B en contrebas. Un RER B fiabilisé, rénové, et des moyens de rabattement légers à partir des différentes stations (Lozère, Le Guichet, Orsay, Bures, Gif) constituerait une alternative plus intéressante et bien moins coûteuse.

Cette rénovation et augmentation de capacité sont urgentes pour l'ensemble du RER B (sur lequel transitent, rappelons-le, 900 000 passagers par jour) mais nécessitent des moyens financiers et techniques impossible à mobiliser dans un contexte de construction simultanée de la ligne 18.

L'abandon de la ligne, en libérant d'importantes ressources financières, est une opportunité de repenser des projets correspondant aux réels besoins des habitants et usagers.

Noémie AUDOUZE, Caroline DE BRAUER, Christian GRANDE, Caroline KOHLER, Olivier PAREJA, Jean-François RANJARD.

Elu.e.s de la ville de Guyancourt