



TRANSPORTS. Le métro du Grand Paris dans les Yvelines en 2030

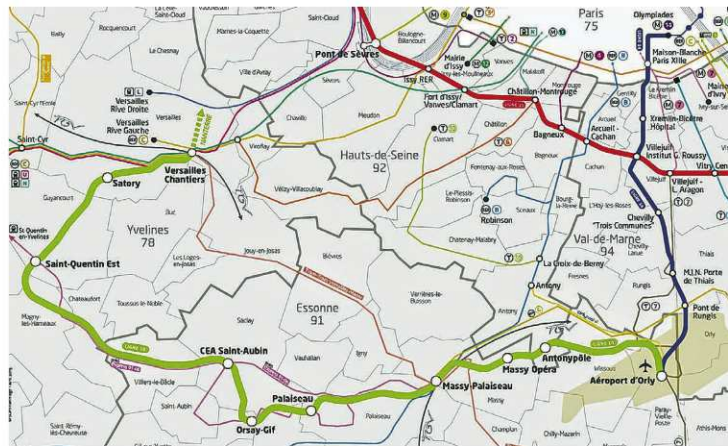
La concertation publique a débuté autour de la future ligne 18 du métro automatique du Grand Paris Express. Dans les Yvelines, deux gares doivent être créées, Versailles Satory et Saint-Quentin Est, et une raccordée : Versailles-Chantiers.

Saint-Quentin-en-Yvelines veut sa gare pour les JO de 2024

LA DÉCISION OFFICIELLE a été actée il y a quelques semaines. Saint-Quentin-en-Yvelines n'aura qu'une seule gare dans le projet de ligne 18 du Grand Paris Express, contre deux dans le précédent schéma. «Des choix ont été faits par la Société du Grand Paris et le ministère des Transports», indique Michel Laugier (DVD), président de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (Casqy). **Je le regrette.**»

Sur l'ancien site de Thales à Guyancourt

Dénommée "Saint-Quentin-Est", cette gare souterraine devrait être construite à la place de l'ancien site de Thales à Guyancourt, à proximité du Technocentre Renault. La communauté d'agglomération a missionné l'Établissement public foncier des



Le tracé de la ligne 18.

Yvelines (EPFY) pour acquérir ce terrain. «Nous sommes en bonne voie de conclure»,

reconnait son président, qui entend faire de cette gare «un vrai pôle multimodal (bus,

vélos, piétons...). Ce sera une gare importante comme il n'y en aura pas beaucoup dans

les Yvelines». Si la ligne est prévue pour 2030, Saint-Quentin espère que le projet soit «boosté» par la candidature de Paris aux Jeux olympiques de 2024. «Si Paris est retenu pour les JO, Saint-Quentin-en-Yvelines sera site olympique avec le vélodrome national, le stadium de BMX et le golf national», rappelle Michel Laugier. **On souhaiterait que l'Etat en profite pour accélérer les**

Alexandre

Deux réunions publiques à venir à Guyancourt et Magny

Dans le cadre de la concertation autour de la ligne 18, deux réunions publiques sont organisées dans les Yvelines. L'occasion pour les habitants d'échanger sur le tracé, les gares et les différents ouvrages.

Mercredi 27 mai, à 19h30, à Guyancourt, au pavillon Waldeck-Rousseau, rue Jacques-Ange-Gabriel. Cette réunion permettra plus particulièrement de présenter la gare de Saint-Quentin-Est.

Jeudi 11 juin, à 20h, à Magny-les-Hameaux, en salle du conseil municipal, en mairie.

PRATIQUE

Rens. : www.societedugrandparis.fr

La Société du Grand Paris : "un rouleau compresseur" ?

POUR CEUX qui suivent depuis le début le projet du Grand Paris, celui-ci peut s'avérer nébuleux. Et notamment en ce qui concerne la ligne 18. Son tracé définitif n'a d'ailleurs que récemment été acté. «L'on peut déjà faire des reproches sur la forme à la société du Grand Paris», souligne Laurent Sainte-Fare Garnot, vice-président de l'association des Amis de la vallée de la Bièvre. **Il y a un réel saucissonnage des informations. Sur l'enquête publique actuelle, ce qui est incroyable, c'est qu'il a fallu attendre la réunion de Versailles (le 12 mai, N.D.L.R.) pour connaître le tracé probable de la ligne 18. On a l'impression que les informations nous sont cachées.**»

«Raisonner sur l'ensemble du territoire»

Les Amis de la vallée de la Bièvre sont d'autant plus impliqués dans le dossier que le métro du Grand Paris devait, au départ, passer en plein milieu de terres agricoles en aérien, défigurant tout le paysage. Le tracé finalement retenu permettra au métro de passer en souterrain, là où l'association craignait de le voir en surface. Reste une partie de 13km, contre laquelle se bat notamment le collectif "Enterrez le métro".

L'association voit plus loin, ce qu'aurait d'ailleurs dû faire la Société du Grand Paris. «Il faut raisonner sur l'ensemble du territoire de Paris Saclay», poursuit le vice-président des Amis de la vallée de la Bièvre. **Le cluster de Paris-Saclay doit amener 30 000 habitants alors qu'il y a déjà une forte**

pression urbaine. On nous fait croire que cette ligne 18 est une nécessité pour desservir Saclay. Mais si l'on regarde d'où viendront les gens, ce n'est pas par la ligne 18 qu'ils arriveront. Nous avons l'impression d'un processus de rouleau compresseur qui avance et qui fait ce qu'il veut.»

Enfin, et c'est surtout là le cœur du combat de l'association, la vallée, classée, est menacée. «La charte de l'urbanisme européen réclame une densification des villes et une préservation des terres agricoles proches. Or, ce projet de ligne 18 est en complète contradiction avec ce principe. La partie aérienne du métro va saturer le sud et l'ouest du Plateau de Saclay. Nous allons perdre du paysage, et créer des nuisances pour les proches habitations. Nous pouvons craindre que ce métro ne soit pas rentable entre le CEA Saint-Aubin et Versailles-Chantiers. À ce moment là, pour le rentabiliser, l'on peut craindre une urbanisation autour du pôle de Toussus...»

F. C.

PRATIQUE

Une réunion publique organisée par la Costif (coordination pour la solidarité des territoires d'Île-de-France) sur le thème "Plateau de Saclay : stop aux dégâts" se tiendra le jeudi 28 mai à 19h30 salle du foyer Raymond-Drouillette à Palaiseau (8, rue Tronchet).

La ligne 18 en chiffres

- 35 km de ligne
- 10 gares dont 3 gares de correspondances, Aéroport d'Orly (terminus des lignes 14 et 18, tramway T7), Massy-Palaiseau (RER B et C) et Versailles-Chantiers (RER C et Transilien)
- 3 départements (Essonne, Hauts-de-Seine et Yvelines) et 6 communautés d'agglomération (soit plus de 840 000 habitants) traversées
- 3 gares dans les Yvelines : Versailles-Chantiers,

- Satory et Saint-Quentin-Est
- 200 000 emplois et 325 000 habitants concernés dans les Yvelines
- 61% de la ligne sera en souterrain et 39% en aérien. Cette seconde partie est prévue en viaduc sur le plateau de Saclay, de Palaiseau à Magny-les-Hameaux, sur environ 13 km
- 3 gares seront construites en aérien : Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin

Encore beaucoup de questions

LA CONCERTATION, préalable à l'enquête publique, sur la future ligne 18 du Grand Paris Express a beau avoir débuté, il reste beaucoup d'interrogations, auxquelles n'a pas encore répondu la Société du Grand Paris. Pourtant, elles sont cruciales pour l'avenir de la ligne. Claude Ducarouge, président de l'association Save (Sauvegarde et animation de Versailles et environs) qui regroupe 18 associations, souligne que le projet «nécessite à l'évidence des clarifications». Et de détailler : «Les fréquentations prévues justifient-elles un investissement aussi important ?», «Les alternatives d'amélioration des réseaux existants ont-elles été étudiées et cadrées dans le

calendrier ?», «La ligne n'est pas le seul enjeu, ses gares et tous les transports de rabattement sont-ils étudiés et en a-t-on prévu les financements ?», «Les passages de la ligne en aérien sur certaines portions font l'objet de fortes contestations», «Les capacités de financement de la Société du Grand Paris mais aussi celles des autres contributeurs (Département et communes) seront-elles mobilisables dans un calendrier compatible avec leurs capacités ?».

Autant de questions auxquelles la SGP devra répondre. «Le dossier doit également comporter une analyse des fréquentations de la ligne actuelle TCSF (transport collectif en site pro-

pre qui reliera à terme Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines), précise Claude Ducarouge. Cette ligne est parallèle au projet de voie de la ligne 18 jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines. Ces deux lignes n'assurent que des déplacements est/ouest. On ne peut qu'être surpris du manque de présentation d'un maillage nord/sud pour desservir les territoires en proximité du projet de ligne 18. Pour la partie Yvelines, les dessertes tant de Saint-Quentin que du plateau de Satory restent également à établir dans un schéma cohérent. Ce travail devrait être réalisé simultanément à l'étude de la ligne 18.»

www.savel.fr