TRANSPORTS. Ligne 18 : un déni de démocratie ?

Quatre villes et encore plus d'associations. Ils sont nombreux à se mobiliser contre l'arrivée de la ligne 18 sur le Plateau de Saclay ou en tout cas dans la forme que prévoit l'actuel projet.

Face à ceux qui lancent des pétitions pour demander l'arrivée de la ligne 18 au plus tôt, face aux remous provoqués par les rebondissements du dossier du Grand Paris Express, ceux qui sont contre ou en tout cas souhaiteraient voir le projet modifié s'organisent.

Ainsi, la semaine dernière, les maires des villes de Villiers-le-Bâcle (91), Saclay (91), Châteaufort et Magny-les-Hameaux, tenaient une conférence de presse commune, avec diverses associations comme *Les Amis de la Vallée de la Bièvre*, les *Amis du Grand Parc de Versailles* ou encore *Terres fertiles* et *Terre et Cité*. Objectif : faire le point sur le dossier de cette sacro-sainte ligne 18, qui doit relier Orly à Versailles en 30 minutes grâce à un supermétro ; la ligne 18 étant la dernière ligne prévue dans le cadre du Grand Paris Express, un projet lancé en 2010 par Christian Blanc.

Patrice Pannetier (à g.), maire de Châteaufort, et Jacques de Givry, président de l'association des Amis du Grand Parc de Versailles, refusent le tracé de la ligne 18 en aérien sur le Plateau de Saclay.

Bataille depuis 5 ans

Depuis près de 5 ans, les associations et les communes se battent contre cette ligne 18. Les uns souhaiteraient la voir purement et simplement oubliée ; les autres comme le maire de Châteaufort ne sont pas contre mais à certaines conditions. Car ce qui bloque dans les Yvelines, c'est le passage en aérien de cette ligne sur environ 13 km, sur le Plateau de Saclay et donc non loin des habitations des communes de Châteaufort et Magny-les-Hameaux.

Ce passage aérien n'était pas prévu dans le projet initial. Mais, **« suite aux demandes de grosses villes, six gares supplémentaires ont été ajoutées,** rappelle Patrice Gilbon, le maire de Villiers-le-Bâcle. **Cela a augmenté le budget, il a donc fallu trouver des économies à faire ; le tronçon en aérien est moins coûteux. Nous refusons catégoriquement cette version aérienne. »**

« Nous ne sommes pas contre une ligne de transports mais pas n'importe comment, poursuit Patrice Pannetier, maire de Châteaufort. **Nous pourrions par exemple mettre à plat la ligne 18 qui pourrait longer la RD36 et ainsi ne pas avoir d'emprise sur les terres agricoles. »** Outre les nuisances provoquées pour les riverains, c'est effectivement sur les terres agricoles que le bât blesse. 2 300 ha ont pourtant été sanctuarisés sur le plateau de Saclay. L'idée était qu'avec le métro en aérien, les agriculteurs pouvaient poursuivre leurs activités en dessous.

Crainte de l'urbanisation du Plateau de Saclay

Mais au passage de la ligne s'ajoute la nécessité de voies pour les secours, empêchant les agriculteurs de poursuivre correctement leurs activités. **« Et si l'on crée un délaissé agricole, on sait qu'après il sera urbanisé »**, souligne Patrice Pannetier.

Or l'urbanisation du plateau est bien ce contre quoi se battent les associations depuis le début. **« Nous risquons de voir disparaître une zone agricole que l'État a voulu protéger,** résume Cyril Girardin, de l'amap *Les Jardins de Ceres* et vice-président de l'association *Terre et Cité*. **La commission nationale du débat public ne s'est pas saisie de la question de l'aménagement du plateau dans son ensemble »**, regrette-t-il.

Recours auprès du Conseil d'État

Les communes de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay et Magny-les-Hameaux ont ainsi déposé un recours auprès du Conseil d'État pour faire annuler l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique qui en a découlé, nécessaire à la réalisation de la ligne 18.

D'ailleurs, tous s'accordent sur un point : cette enquête publique a été **« un déni de démocratie ». « Cette enquête publique a été totalement faussée, nous en espérons une nouvelle »**, précise Patrice Pannetier.

« 4 000 avis ont été donnés sur cette ligne au cours de l'enquête publique, soit plus que toutes les autres lignes réunies, note Michel Meunier, représentant de l'association des *Amis de la Vallée de la Bièvre*. **94 % étaient signifiants. Il y a eu nombre de rapports qui ont remis en cause l'intérêt socio-économique de la ligne 18. Tout est resté lettre morte. C'est un exemple de détournement des procédures démocratiques. »**

Sans oublier que les enquêtes publiques déjà réalisées n'ont pas concerné la future gare de Saclay, dénommée CEA - Saint-Aubin, alors même qu'elle est censée être située dans une zone inconstructible pour plusieurs décennies du fait de la présence non loin de centrales nucléaires, même inactives.

Suite à leurs recours en conseil d'État, les villes et les associations viennent de recevoir le **« mémoire en défense de la Société du Grand Paris »**. À leur tour, elles devront en renvoyer un. Autant dire que la décision ne sera pas rendue avant six à huit mois au mieux. Mais que le Conseil d'État prenne son temps, il est fort probable que la ligne 18 n'arrive pas sur le plateau de Saclay avant 2030, au mieux.

Florie Cedolin

Des solutions alternatives et moins coûteuses

Pas question de s'opposer sans proposer. C'est en substance l'un des autres messages qu'ont souhaité faire passer les intervenants de cette conférence de presse. Si le maire de Châteaufort parle d'une ligne 18 **« à plat »**, il y a aussi d'autres solutions. Déjà, envisager l'amélioration de l'existant. **« La ligne de bus 91 relie Saint-Quentin-en-Yvelines à Orly, en site propre, sauf sur la portion qui va de Châteaufort à Polytechnique »**, indique Patrice Pannetier, maire de Châteaufort. Si le site propre était prolongé pour cette ligne, il n'y aurait donc plus de contrainte de circulation et le temps de parcours en serait réduit.

Téléphérique, RER,…

« Les flux de déplacements sur le Plateau de Saclay vont surtout du nord au sud, indique Harm Smit, représentant de plusieurs associations dont l'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay. **80 % des gens venant travailler sur le plateau viennent de l'Essonne ; la ligne 18 raisonne comme si tout le monde venait de Paris et interconnecterait des bassins d'emplois qui n'ont rien en commun. La ligne 18 n'est pas la solution au problème de la desserte du plateau. »**

A cette ligne 18, Harm Smit oppose plutôt le renforcement et la rénovation du RER B et du RER C. **« Le RER B est le plus important moyen de faire venir les gens de Paris. »** Mais il existe aussi d'autres solutions, moins coûteuses comme la création d'un téléphérique entre Orsay et le Plateau (au niveau du Moulon). **« Un téléphérique de moyenne gamme peut transporter jusqu'à 4 000 personnes par heure,** poursuit l'associatif. **Le TSP** (transport en site propre) **qui va de Massy au Plateau a lui une capacité de 1 800 passagers à l'heure. »**

Si l'on ajoute ces deux chiffres, on arrive à 5 800 passagers à l'heure, soit plus que ce qui est prévu par Ile-de-France Mobilités (ex-Stif) de 4 700 passagers.

Autre solution, la Carlina, inventée par la société SEA. Il s'agit d'un transport automatique léger à bas coût pour milieu urbain, peu bruyant. **« Un système qui pourrait révolutionner le transport en zone périurbaine où la population n'est pas assez nombreuse pour justifier un transport lourd,** estime Harm Smit, qui donne quelques chiffres : **un kilomètre de Carnila coûte un million d'euros, 20 millions pour un kilomètre de téléphérique et 100 millions pour un métro. »**

Le téléphérique pourrait être une solution alternative à la ligne 18. (Illustration).

F. C.

Lettre au Premier ministre des « pour »

Les élus des départements de l'Essonne et des Yvelines, qui souhaitent voir la ligne 18 arriver le plus tôt possible, viennent d'envoyer une lettre commune au Premier ministre, Edouard Philippe.

Ils indiquent : **« Les élus des villes et des départements de l'Essonne et des Yvelines (…) vous demandent de bien mesurer les conséquences d'un nouveau retard apporté à la réalisation de la ligne 18. (…)**

La ligne 18 est une ligne gagnante, l'investissement d'avenir qu'il faut à notre région et à notre pays qui liera l'excellence scientifique à la vitrine culturelle mondiale de Versailles via le puissant pôle économique de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. (…)

Le premier tronçon entre Orly et le CEA doit être lancé sans délai, dans le même mouvement que les lignes consacrées aux Jeux Olympiques, dans un calendrier compatible avec une ouverture en 2024 aux aléas de chantier près. Cela signifie précisément une relance immédiate des procédures et un début des travaux de forage en 2019. »

Cette lettre est signée par une vingtaine d'élus, sénateurs, députés, présidents d'agglomération et maires.