

Ligne 18 : vers l'abandon du projet dans les Yvelines ?

Et si le super métro ne se faisait pas dans les Yvelines, faute de moyens financiers ? C'est la crainte des élus qui se mobilisent pour obtenir ce moyen de transport qui dynamiserait la partie des Yvelines à la limite de l'Essonne. Pour l'heure, silence radio du côté de la Société du Grand Paris ou du gouvernement en dépit d'un courrier écrit par les élus yvelinois.

Les élus de Saint-Quentin et Versailles mobilisés comme jamais

De fortes craintes pèsent sur le projet de la ligne 18. Celui-ci pourrait être purement et simplement abandonné sur sa partie yvelinoise par la Société du Grand Paris (SGP), son maître d'ouvrage. Des raisons budgétaires sont avancées.

Journée d'action

Le supermétro est censé relier Orly à Versailles-Chantiers en seulement en 30 minutes. Un projet estimé à 500 millions d'euros.

Ces rumeurs persistantes d'abandon préoccupent les élus de Versailles Grand parc et de Saint-Quentin-en-Yvelines au plus haut point.

C'est ainsi que l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a fait adopter une motion exigeant la réalisation de cette ligne, jeudi dernier, lors de son conseil d'agglomération. « Beaucoup de menaces dans certains propos mettent en péril la Ligne 18 sur sa partie



Lors de leur venue sur les futurs sites envisagés pour la ligne 18, les membres de la Société du Grand Paris avaient visité les sites prévus pour accueillir les futures gares du supermétro.

yvelinoise », s'inquiète Michel Laugier (DVD), le président de Saint-Quentin.

Début septembre, il avait envoyé un courrier commun au Premier ministre, Edouard Philippe. Un document cosigné par François de Mazières, le maire DVD de Versailles, et Pierre Bédier, le président LR du conseil

départemental, pour souligner les enjeux de cette ligne pour le territoire. (Lire ci-contre)

Une journée d'action sera même menée sur le site de la future gare de Saint-Quentin Est, à Guyancourt, a annoncé Michel Laugier.

Les élus, ceints de leur échappe, seront rejoints par un

maximum de chefs d'entreprise C'est que les enjeux sont forts. 500 000 habitants sont potentiellement concernés par cette réalisation. Le tout sur un bassin de 280 000 emplois.

« C'est capital pour nous, on ne peut pas continuer à produire du logement s'il n'y a pas d'amélioration dans les

transports », défend Michel Laugier.

« Des signaux inquiétants »

« Il est tout de même paradoxal que le jour où l'on fête l'attribution des Jeux Olympiques à la France pour 2024, une menace vienne à peser sur la ligne 18... », poursuit-il.

Cette menace a aussi fait réagir la municipalité de Guyancourt, où la gare de Saint-Quentin Est devait être implantée. La maire Marie-Christine Letarnec (PS) parle de « signaux suffisamment forts pour être inquiétants ». L'élue a même rencontré le président de la Société du Grand Paris, qui lui a fait part de difficultés financières pour faire aboutir ce projet.

« L'abandon de la Ligne 18 serait une grave erreur, explique-t-elle. Nous travaillerons depuis des années pour que la gare de Guyancourt-Saint-Quentin-en-Yvelines voie le

jour et s'insère au mieux dans notre commune. Le projet est déjà avancé et les obstacles levés. Ce serait un gâchis immense. Je n'imagine donc pas une seconde que les Yvelines soient le seul département d'Île-de-France qui ne soit pas relié par le métro de la ligne 18 ».

Pour Bertrand Houillon (PS), maire de Magny-les-Hameaux, « ces rumeurs d'abandon ou ces discours existent depuis déjà un moment. Il faut toujours se battre pour avoir des structururations de transports. Il faut la ligne 18, mais en souterrain », continue-t-il à défendre, tout comme le maire de Châteaufort.

Nicolas Giorgi

D. Baichère reçu au ministère des Transports



Didier Baichère.

Député LREM de la 1^{ère} circonscription des Yvelines, Didier Baichère sera reçu dans une quinzaine de jours au ministère des Transports. Objectif : réaffirmer la nécessité de la ligne 18 pour le territoire des Yvelines.

« Nous sommes tous convaincus de l'intérêt de cette opération, c'est ce que je rappellerai au ministère, explique le député La République en Marche ! des Yvelines. Certes, il y a l'échéance des Jeux Olympiques en 2024 mais pas seulement. En 2025, Saclay pourrait accueillir l'exposition universelle. C'est un moment où la France montre son savoir-faire ; cela serait étonnant que nous ne puissions pas montrer ce que nous savons faire en terme de mobilité. Et de manière générale, il y a une réelle nécessité à connecter les territoires. A Saint-Quentin-en-Yvelines, les entreprises ont besoin de cette connexion. Bien sûr, maintenant, il faut trouver l'argent. »

Les écologistes y voient « une opportunité »

Pour Olivier Pareja, élu communautaire Europe Écologie-Les Verts (EELV) de Saint-Quentin-en-Yvelines et conseiller municipal à Guyancourt, « le report voir même l'abandon de la ligne 18 sur le plateau de Saclay n'est pas une catastrophe à combattre comme on nous le présente partout mais une réelle opportunité... »

« Repenser un projet »

« L'abandon de la ligne est surtout une opportunité de repenser un projet correspondant aux réels besoins des habitants et usagers », présente-t-il.

Il y voit aussi une occasion de préserver des terres agricoles du plateau de Saclay « au-delà des limites de protection actuelles ». Avant d'étendre sa réflexion à une échelle plus large: « Toutes les 10 minutes, en France, un hectare de terre agricole disparaît. Tous les six ans, c'est l'équivalent d'un département qui est englouti sous le bitume ! Et le processus s'accélère. Pendant que les terres agricoles sont artificialisées, les centres villes se désertifient ! A l'heure où la demande citoyenne d'une



Olivier Pareja, élu EELV de Saint-Quentin-en-Yvelines.

nourriture saine et locale est soulignée jusque dans le diagnostic du projet de territoire de l'agglomération, ces terres sont précieuses et il est de notre devoir de les protéger », a-t-il fait savoir en préalable à la motion sur la ligne 18 votée par le conseil d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les préoccupations écologiques n'étaient pas les seules à prévaloir. Un « coût trop élevé » de l'infrastructure et un « bilan socio-économique mauvais » sont, pour Olivier Pareja, rédhibitoires.

Suivant cette logique, l'élue communautaire a voté contre cette délibération.

N.G.

« CELA VA FINIR PAR JOUER SUR NOTRE ATTRACTIVITÉ »

Pour Véronique Coté-Millard, maire (UDI) des Clayes-sous-Bois et vice-présidente de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines en charge des transports, la non-réalisation de la ligne 18 dans les Yvelines serait « catastrophique ».

Qu'est-ce qui vous a fait vous mobiliser avec les élus de Saint-Quentin-en-Yvelines depuis quelques jours sur le dossier de la future ligne 18 ?

« J'ai appris par plusieurs élus que la ligne serait peut-être remise en question. Le président de la République doit rendre sa décision mi-octobre alors que ses prédécesseurs, Nicolas Sarkozy et François Hollande, s'étaient engagés à faire cette réalisation. C'est quelque chose qui nous inquiète énormément.

En 2015, on a déjà eu la disparition de la deuxième gare de Saint-Quentin-en-Yvelines de cette ligne (N.D.L.R. : pour des raisons budgétaires). Maintenant, ce serait le tronçon entre Versailles et Orly (Val-de-Marne). Ce qui serait catastrophique pour notre territoire de 145 000 emplois et 230 000 habitants, le deuxième pôle économique de l'ouest parisien. Cela va finir par jouer sur notre attractivité.

Pourquoi est-ce inquiétant ?

On accumule les difficultés. Dans l'Ouest parisien, on n'est déjà pas gâtés en matière de transport par rapport à Paris. Nous avons un transport ferroviaire insuffisant et des routes saturées. 70 % des salariés de



Saint-Quentin-en-Yvelines n'y habitent pas et viennent beaucoup en voiture, avec des temps de trajet qui augmentent d'année en année.

Si jamais la ligne 18 ne se réalise pas, des entreprises du territoire risquent de ne pas renouveler leur bail. Des grands groupes comme EADS ou Renault nous ont fait part de leurs inquiétudes. Les entreprises sont doublement pénalisées. Elles participent au financement du Grand Paris express et en plus, elles n'auront même pas le bénéfice d'une amélioration des transports.

Quelles actions peuvent être menées d'ici mi-octobre ?

Nous envisageons une manifestation pour mobiliser les élus, les entreprises et la population. La ligne 18 est cruciale. On a vraiment besoin de cette bouffée d'air. »

Propos recueillis par Alexandre Marqué

« Une mauvaise surprise » pour les entreprises

Les menaces sur la ligne 18 soulèvent des inquiétudes chez les entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines. « C'est une mauvaise surprise. On avait eu des engagements de la Société du Grand Paris. C'est un projet qu'on nous avait été vendu et qu'il soit remis en cause, c'est très inquiétant », reconnaît Laurent Legendre, président de Deltas SQY, association qui regroupe une cinquantaine de grandes entreprises et la moitié des 145 000 emplois du territoire.

Pour ces grandes entreprises, ce supermétro représente « d'abord un projet de développement économique. C'est un accès direct

à Orly, assez précieux, surtout avec l'incertitude du transport routier. »

Cette ligne doit en effet permettre de répondre à « des besoins importants, précise Laurent Legendre. On a du mal à recruter des jeunes (N.D.L.R. vu les problèmes de transport). Si on avait la ligne 18, ils auraient moins de réticences à venir. »

Deltas SQY a écrit au ministre des Transports pour demander le maintien de la ligne 18, « si possible avec une accélération du projet pour 2024 (au lieu de 2030). Six ans de gagnés, c'est énorme ! »

A. M.

→ P. Bédier veut aller vite

Pierre Bédier a cosigné un courrier d'élus yvelinois adressé au Premier ministre, Edouard Philippe, réclamant l'accélération du chantier de la ligne 18. Ils réclament une réalisation du prolongement jusqu'à Guyancourt d'ici à 2024 afin de desservir les trois sites olympiques (le golf national, le vélodrome national et la colline d'Elancourt) avec le prolongement jusqu'au pôle multimodal de la gare de Versailles Chantiers en 2025.

Le Stif s'en mêle

Le conseil d'administration du syndicat des transports d'Ile-de-France demande la réalisation dans son intégralité et en une seule étape du tronçon Orly – Versailles du supermétro, à l'horizon 2024 afin d'assurer la desserte du site principal de l'Exposition Universelle de 2025, ainsi que des sites de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles, retenus pour les épreuves des Jeux Olympiques de 2024. « Des pôles stratégiques majeurs (Plateau de Saclay, Massy, Orly, Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles-Satory) [...] impose la réalisation d'une infrastructure de transport performante le plus tôt possible. » Selon le Stif, « la fréquentation journalière est estimée à 55 000 voyageurs/jours, à l'horizon 2024, pour le tronçon Orly - CEA Saint-Aubin, contre 100 000 voyageurs/jours, à l'horizon 2030 avec la mise en service du tronçon Orly Versailles dans son intégralité. » Et d'ajouter : « L'Exposition universelle (de mai à octobre 2025) ainsi que les JO de 2024 le justifient. » 33,6 millions de visiteurs sont attendus pour l'exposition universelle avec des pics de fréquentation de 300 000 voyageurs/jours.

La ligne 18, c'est quoi ?



Le tracé de la ligne 18.

La ligne 18 est l'une des lignes du métro du Grand Paris, chantier d'État lancé sous Nicolas Sarkozy. Elle doit desservir dix gares depuis l'aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers en 30 minutes (48 aujourd'hui). L'objectif est ainsi de faciliter les déplacements des habitants de l'Essonne et des Yvelines grâce à de multiples correspondances : les lignes N et U du Transilien, les RER B et C, le tram train Massy-Evry. Elle sera connectée à la ligne 14 du métro parisien depuis la gare Aéroport d'Orly et offrira la possibilité d'une correspondance au réseau TGV en gare de Massy-Palaiseau. La ligne 18 sera la dernière du métro du Grand Paris. Le calendrier prévu : entre les gares Aéroports d'Orly et CEA Saint-Aubin en 2024 puis entre CEA Saint-Aubin et Versailles-Chantiers en 2030. Cette ligne 18 conditionne aussi la création du futur quartier de Satory Ouest à Versailles où un peu plus

de 4 000 logements devraient voir le jour d'ici 2035.

Mais cette ligne ne fait pas que des heureux, notamment en raison de son passage en viaduc aérien sur le plateau de Saclay et les conséquences environnementales qui en découlent. Les maires de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux militent ainsi depuis le début pour un passage en souterrain, plus cher à réaliser. À terme, cette ligne doit transporter près de 100 000 voyageurs par jour selon la Société du Grand Paris qui gère le projet, sur ses 35 km de voies, dont 14 km en aérien.

F. C.

▲ Les gares de la ligne 18 : Aéroport d'Orly, Antony-pôle, Massy Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gig, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est, Satory, Versailles Chantiers.