

## Concertation sur la ligne 18 du métro Grand Paris menée par la SGP & sur l'Enquête publique sur le projet Massy-Valenton (RER C+TGV)



### Contribution du Collectif de Mutualisation

« TGO + TTMV » de Versailles à Massy :

→ [capsig.pagesperso-orange.fr/](http://capsig.pagesperso-orange.fr/)

Pour résumer : si le **Grand Paris** présente pour tous un intérêt certain et parfaitement fondé, et que les infrastructures de transports en commun en sont l'architecture et sa colonne vertébrale, notamment la **ligne 15 au Sud et au Nord** en petite couronne qui permettra les liaisons périphériques de banlieues à banlieues sans repasser par l'hypercentre parisien ; nous ne sommes en revanche absolument pas convaincu et voir même très pessimiste sur l'intérêt de la **ligne 18** entre Versailles et Massy. En effet ce **métro lourd** serpentera au milieu de 2.300 hectares d'espaces naturels protégés (ZPNAF) en zones non urbaines et très espacées... Cette infrastructure suit de plus le trajet du **BUS TCSP 91-06** déjà en travaux, qui sera prolongé à SQY, infrastructure qui a le mérite d'être beaucoup **plus légère et souple** qu'un métro lourd de grande capacité sur ce territoire très vaste, espacé et encore mal connu.. Il faut privilégier ici de plus la voie de l'expérimentation sur ce territoire encore assez mal évalué.

Nous préconisons par contre :

- **l'optimisation des infrastructures ferroviaires déjà existantes** entre Versailles et Massy par **la fusion-modernisation-mutualisation des 2 projets de TGO + TTMV à Versailles-Chantiers** pour en faire un vrai projet unique et structurant entre les Yvelines et l'Essonne, (voir notre étude à ce sujet en lien ci-dessous)
- La réalisation des projets « **Massy-Valenton** » **ET** à plus long terme de l'« **Interconnexion Sud LGV** » pour desservir directement l'aéroport international **d'Orly** par le ferroviaire (TGV et si possible aussi RER)
- Un **meilleur maillage routier et en bus** sur le **Plateau de Saclay**
- L'expérimentation des **PDIE (Plans de Déplacement Interentreprises)**

### QUELLE RENTABILITÉ SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET de LIGNE 18 ?

- Cette ligne 18 est celle qui aura la plus faible rentabilité de tout le Grand Paris ce qui laisse extrêmement perplexe.
- Les besoins initiaux sur ce territoire ont il tout d'abord été bien évalués dans les **études préliminaires** ? Où se trouvent ces études ?
- Y a t'il y eu avant un **Plan Local de Déplacement** à l'échelle de tout l'OIN ou de la CAPS à ce sujet ?

- Nous pensons aussi que les chiffres avancés par la SGP au sujet des temps de parcours initiaux sont aussi largement surévalués, et finaux sous estimés avec ce métro. En effet les temps de parcours prévus restent inférieurs à ceux du **RER C8 (futur TTMV)** entre Versailles, Massy et Orly.. Un document de l'association **ESSOR de Versailles** qui vous a été remis le montre en détail.
- Il est improbable et imprudent à ce jour de financer un tel coût : **2,8 milliards d'€ pour cette seule ligne** (et largement sous-estimée, qui plus est le prix n'apparaît pas dans le document de présentation de la SGP) c'est beaucoup d'investissement public en grande couronne à travers champs et ZPNAF, surtout en cette période de contrainte budgétaire.

## **SERAIT-CE UNE VRAIE ALTERNATIVE FACE A LA ROUTE ?**

**De plus, nous ne pensons pas que ce métro concurrencera vraiment la circulation routière ou l'utilité des bus sur ce territoire très éclaté :**

- les usagers du **Plateau de Saclay** prendront toujours leurs voitures même si le métro se construit, **car c'est surtout un usage sociologique lié au mode de vie périurbain en Grande Couronne** et sur le plateau. En effet nous ne sommes pas ici en milieu urbain dense mais un milieu très éclaté et fragmenté surtout dans le triangle des communautés d'agglomération de Versailles Grand Parc, SQY et la CAPS. Qui plus est nombre d'écoles (Polytechniques, Supelec, Orsay..) ou de laboratoires sont organisés en très larges campus naturels et ouverts (un peu sur le modèle américain) où il est indispensable d'être véhiculés.

- les usagers devront aussi prendre leurs voitures même si le métro se construit, notamment pour aller de l'arrêt de métro aux lieux de destinations finales qui sont très éclatés car il n'y a pas ou un très faible **maillage local** avec d'autres lignes de transports..

## **LES ALTERNATIVES ROUTIÈRES :**

Nous préconisons dans un premier temps de :

- Réaliser d'abord (ou refaire) un **Plan Local de Déplacement à l'échelle de tout l'OIN : CAPS+VGP+SQY pour bien comprendre les besoins réels de transports de ce territoire**

- **Réfléchir à meilleur maillage routier et bus :**

- Prolonger le **TCSP 91-06 jusqu'à SQY** et le renommer avec un nom plus parlant et accessible.

- Réfléchir à la réalisation du **Barreau d'interconnexion routier au Nord de Toussus le Noble** entre les RD91, D938 et D446.

- Développer les **PDIE (Plans de Déplacement Interentreprises)** qui sont beaucoup plus simples à mettre en place.

## NOTRE ALTERNATIVE FERROVIAIRE :

### Une Tangentielle ST NOM - VERSAILLES - MASSY - ORLY

1/ Nous remarquons en premier lieu que la liaison entre ces 3 pôles importants existe déjà via le **RER C (branche 8)** et nous préconisons surtout de le **moderniser** entre Versailles, Massy et Orly via le projet de **Tram-Train-Massy-Versailles** (au Sud) **et l'interconnecter surtout à Versailles avec la Tangentielle Ouest** (TGO au Nord) :

En effet, via **un collectif d'associations locales des Yvelines**, nous ne comprenons absolument pas pourquoi cette **Tangentielle Ouest (TGO)** ne va pas logiquement jusqu'au **PEM de Versailles-Chantiers** ? qui est le plus important de l'OIN, ou ne continue pas logiquement vers **Massy avec le TTMV** ? alors que l'infrastructure du double saut-de-mouton existe pourtant belle et bien depuis plus d'un siècle car réalisé avant 1882 !

Pour télécharger notre étude :

→ <http://capsiq.pagesperso-orange.fr/>

Nous pensons qu'il serait **très important de relancer la SNCF, RFF et le STIF** à ce sujet. **L'Étude SYSTRA sous MOA RFF** qui a été réalisé en Avril 2013 à VGP est malheureusement trop superficielle compte tenu des enjeux de cette interconnexion. Il est de plus certainement possible d'optimiser les flux en mutualisant d'un seul coup les deux infrastructures de Tram-Trains ce qui supprimerait les terminus prévus à gauche (TGO) et à droite (TTMV) de la gare de Versailles Chantiers et fluidifierait ainsi le trafic. Les trains ne resteraient donc pas à quai entre 5 et 15 minutes pour faire demi-tours, et libérerait ainsi beaucoup de sillons supplémentaires.

2/ Nous préconisons aussi de rendre interopérable cette nouvelle infrastructure ensuite à Massy avec le projet « **Massy-Valenton** » qui réalise une « [course de lenteur](#) » ([Avis de la FNAUT](#)) **alors que ce projet avait portant été validé par tous les acteurs publics** (Etat, Région, RFF, SNCF, etc..). **Il est absolument nécessaire pour améliorer la circulation des TGV + RER C sur la « Grande Ceinture Stratégique » entre Massy et Valenton. Pour nous ce projet doit être une priorité.**

- [www.ligne-massy-valenton.com/](http://www.ligne-massy-valenton.com/)

- **Coût Infrastructures : environ 220 Millions d'Euros** hors suppression du passage à niveau n°9 à Antony estimé à 35 Millions d'Euros.

3/ Enfin réfléchir à **l'interconnexion Sud TGV** pour réaliser une gare TGV à **Orly** qui a été malheureusement abandonné et dont voici plusieurs sites à ce sujet :

- [Association Interconnexion Sud TGV : Le trait d'union entre les régions](#) par les **Chambres de Commerce et d'Industrie des Pays de la Loire** → [www.interconnexionsud.org](http://www.interconnexionsud.org)

**Association « Interconnexion Sud TGV » | Le trait d'union entre les régions**

Interconnexion sud est une association qui mobilise les acteurs institutionnels pour améliorer l'interconnexion des TGV notamment sur les zones nord- sud et est atlantique et également est de la france.

- [LGV Interconnexion Sud Île-de-France](#) **Projet présenté par RFF**
- [http://fr.wikipedia.org/wiki/LGV\\_Interconnexion\\_Sud](http://fr.wikipedia.org/wiki/LGV_Interconnexion_Sud) sur Wikipédia

4/ Pour résumer donc ce chapitre, nous pensons que les priorités de l'Etat et des collectivités doivent aller surtout pour ces 2 chantiers ferroviaires :

- **la fusion-mutualisation des 2 projets similaires de Tram-Trains (TGO + TTMV) à Versailles-Chantiers au sein d'un même et unique projet structurant sur la Grande Ceinture.**
- la réalisation du **barreau Massy-Valenton pour les TGV / RER** et si possible interopérable aussi avec les RER entre Massy et la future gare de **l'aéroport d'Orly via l'Interconnexion Sud LGV.**

Nous pensons que c'est surtout **beaucoup moins cher et bien plus utile** et ceci pour **tous les types de TRAINS** : TGV, RER Franciliens, Tram-Trains et le Fret ! car le tout peut être interopérable avec le trafic ferroviaire déjà assez surchargé entre Versailles, Massy et Orly..

**Cette contribution est le fruit du :**

« Comité d'étude et de réflexion  
sur la faisabilité technique et opérationnelle  
de la TGO aux PEM de *Versailles-Chantiers* et *Massy*  
et sur l'optimisation mutuelle d'infrastructures avec le TTMV »  
**Collectif Fusion « TGO + TTMV » – de Versailles à Massy**

Téléchargez ici notre étude :

→ <http://capsig.pagesperso-orange.fr/>

(PDF : 6.8 Mégas et Version 11,  
dernière Mise à jour le 21 juin 2015)

**Nous contacter :**

[idf.transports@yahoo.fr](mailto:idf.transports@yahoo.fr)

[Twitter : @CapSigUrba](https://twitter.com/CapSigUrba)