

Le storytelling à la presse sur la Ligne 18

Invitation adressée à la presse par Philippe Yvain, président du directoire de la SGP :

Mardi 16 février : visite sur le tracé de la ligne 18

Départ Denfert Rochereau 8h15.

Visite en bus sur tout le tracé de la ligne 18 du Grand Paris Express, qui permettra de mesurer l'ampleur des enjeux que représentent les territoires traversés et de visualiser les emprises des gares avec, tout au long du parcours, l'intervention d'acteurs publics et économiques concernés par le projet.

En présence de Philippe Van de Maele (président EPA PS) et de Gilles Bloch (président de l'Université Paris Saclay).

Retour à Denfert Rochereau à 14h.

Dans la perspective de l'enquête publique à venir, la SGP sentait le besoin de convaincre la presse de la nécessité pour l'État de dépenser 3 à 6 milliards d'euros pour une ligne de métro de grande capacité pour desservir une zone de très faible densité de population, au sein de laquelle l'État est en train d'implanter un cluster scientifique et technologique, adossé à une ville nouvelle de 35 000 habitants.

Il est vrai que dès l'émergence de cette idée, [la presse s'est montrée sceptique à son égard](#) et les avis négatifs ou très réservés récemment émis sur la pertinence de cette ligne – et plus généralement sur le Grand Paris Express – ne plaident guère en sa faveur.

Nous suivons le parcours des journalistes à travers les [brèves émises sur Twitter par Paris-Saclay](#), auxquelles nous ajoutons nos commentaires (*en rouge et en italique*) afin d'en combler les lacunes et de rectifier la désinformation qu'elles véhiculent. Les illustrations de Paris-Saclay sont alignées à droite, les nôtres à gauche.



[#Ligne18](#) Philippe Yvain, président du directoire de la Société du [#GrandParis](#) introduit la visite.

Il explique que le Grand Paris Express est financé par des emprunts à long terme. Il ne compte pas les dépassements... Les générations futures apprécieront !

Christian Blanc ajouterait que les emprunts pour le métro parisien ont été remboursés en près de 70 ans. Le hic c'est que nous sommes entrés dans une période de vaches maigres durable du fait de l'épuisement des ressources naturelles. Dans ce contexte, [nous n'avons plus le loisir de nous lancer dans une aventure fondée sur les chimères de ceux qui espèrent renouer avec les Trente Glorieuses. Et qu'on ne nous serve pas le mythe des investissements d'avenir, désormais \[nous avons moins besoin de visionnaires lyriques que de comptables compétents.\]\(#\)](#)



[#Ligne18](#) "cette ligne a une place particulière qui dessert un des territoires des + éloignés et qui soutient le cluster [#ParisSaclay](#)".

Cette ligne est tellement particulière qu'il est urgent d'interroger sérieusement la pertinence tant de cette ligne que du cluster qu'elle est censée desservir. Les avis d'experts concordent pour affirmer que faire circuler un métro dans une zone de très faible densité de population est un [non sens économique](#), sinon le [délire complet](#). Quant au cluster, fondé sur des rêves (au départ, celui de Christian Blanc), [sa pertinence est hypothétique et très peu probable.](#)

[#Ligne18](#) > direction de la gare Aéroport d'[#Orly](#). 2ème aéroport de France. 60000 voyageurs fréquenteront cette gare.

Comme chacun sait, Orly n'est pas le principal aéroport international de Paris, loin s'en faut. Les visiteurs étrangers de Paris-Saclay ne passent donc pas majoritairement par Orly.

Question à se poser : combien de voyageurs sur les 60 000 prévus pour fréquenter cette gare emprunteraient la ligne 18, si celle-ci était réalisée.

[#Ligne18](#) > la visite continue. G. Bloch de l'[@U ParisSaclay](#) évoque un rapprochement de grandes composantes en une même forte entité.

Ceux qui ont suivi les [rapports tumultueux entre ces grandes composantes fin 2015 pour définir une position commune concernant le rapport IDEX – conflit qui n'a pu se dénouer que par un arbitrage au plus haut niveau de l'Etat !](#) – savent très bien qu'elles ne marchent pas la main dans la main. Pour avoir une chance de passer l'examen de passage de l'IDEX, elles ne peuvent faire autrement qu'afficher un front uni, mais une fois passé ce stade, les divisions vont réapparaître au grand jour et on va probablement suivre les lignes tracées dans le [rapport de Bernard Attali](#), entérinant l'éclatement de l'Université Paris-Saclay.

[#Ligne18](#) "les étudiants et startups pourront participer à la conception de services nouveaux dans les rames"



[#Ligne18](#) AntonyPole sera la 1ère gare souterraine > quai de 60 mètres, largeur de 25 mètres.



[#Ligne18](#) > la gare du pôle économique d'Antony pôle sera localisée près des communes de [#Wissous](#) et de [#Massy](#).

[#Ligne18](#) > arrivée à la gare de Massy Opéra sur le parking de la place Saint-Exupéry > véritable gare de centre ville.

[#Ligne18](#) V. Delahaye : "ces gares seront entourées de nombreux logements avec le 1er pôle économique de l'Essonne".

Depuis des décennies, la ville de Massy rêve à s'ériger en centre de l'Europe !

[#Ligne18](#) V. Delahaye sénateur-maire évoque un réseau de transport unique en France. La gare Massy-Palaiseau accueillera 45000 voyageurs/jour.

On ne mentionne pas que la gare de Massy-Palaiseau est bien desservie par les lignes B et C du RER. Le RER B est certes très fréquenté dans sa partie centrale, mais loin d'être saturée dans le secteur de Massy-Palaiseau et au-delà vers Saint Rémy-lès-Chevreuse. Par conséquent, il n'y a pas de bonne raison de doubler ces lignes de RER par un métro qui relie les mêmes extrémités. On entend aussi affirmer par la SGP que la ligne 18 désengorgerait le RER B ; [le STIF estime que c'est faux](#) car la ligne 18 n'influerait guère sur la partie centrale du RER B. Pour soulager cette dernière, il est plus raisonnable de compter sur la mise en service de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, puisque celle-ci évitera à une partie des actuels passagers du RER B de transiter par le centre de Paris.

La capacité de débit et la régularité du RER B peuvent être améliorées de plusieurs façons : utilisation systématique de quais de retournement (à Denfert-Rochereau et peut-être à Arcueil-Cachan), mise en place d'un système de pilotage automatique, utilisation de rames à deux étages et aménagement du tunnel entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord, le goulet d'étranglement principal de cette ligne.

Le tronçon du RER C qui relie Massy-Palaiseau à Versailles-Chantiers n'est pas saturé du tout, mais sa qualité de service va être améliorée lorsqu'il sera remplacé par le prolongement du tram-train Évry-Massy jusqu'à Versailles-Chantiers.

[#Ligne18](#). Philippe Van de Maele insiste sur la dynamique des [#mobilités](#) en tant qu'enjeu fort en termes de développement durable.

Dynamique des mobilités, enjeu de développement durable ? Vous n'y pensez pas ! Le Grand Paris Express ajoutera une consommation énergétique équivalente à celle de la de Rennes. La ligne 18 y prendrait une part significative avec son tracé de 35 km sur un total de 200 km.

En facilitant trop la mobilité, on amplifie un cercle vicieux : la mobilité bouscule l'agencement urbain, induisant des déplacements plus longs (aggravant ainsi l'étalement urbain et la ségrégation sociale), ce qui à son tour nécessite de mettre en place de nouvelles infrastructures de transport.

C'est tout le contraire d'une approche de "ville cohérente", où l'on cherche à diminuer les besoins de mobilité en réduisant les distances entre lieux de travail et de résidence et à minimiser en même temps le coût énergétique des déplacements. Le Grand Paris a décidément besoin d'un plan B !

Comme l'a fait remarquer le Cercle des Transports, le réseau francilien existant est l'un des plus puissants de toutes les métropoles mondiales. Il fonctionne mal car il est mal entretenu depuis de nombreuses années et sa gestion laisse à désirer, mais il n'est pas saturé et sa capacité de débit peut être améliorée. Dans ces conditions, la priorité absolue est de rénover le réseau existant et non de faire de nouvelles lignes à côté, dont la valeur ajoutée pour les usagers reste à démontrer. C'est également indispensable si on veut pouvoir accueillir les Jeux olympiques de 2024 et/ou l'Exposition universelle de 2025.

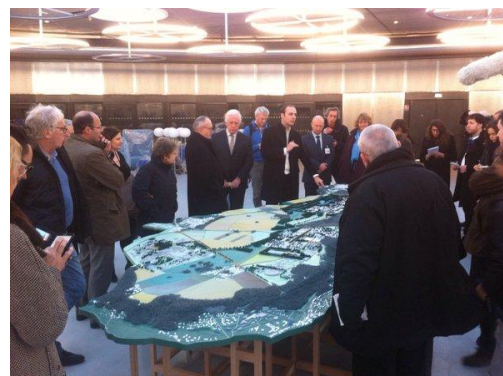
Renoncer aux lignes nouvelles – hormis celles déjà engagées – permettrait également de faire l'économie d'une quantité faramineuse de déchets, dont "bénéficierait" le Seine-et-Marne.



#Ligne18 > G. De Lasteyrie maire de #Palaiseau débute la présentation de la maquette au siège d'@Edf



#Ligne18 À #Palaiseau, près de 2000 logements familiaux à proximité directe de la future gare.



On évoque la future gare à proximité du nouveau quartier Camille Claudel, en faisant comme si la décision était déjà prise. Pourtant, cette éventuelle gare de l'éventuelle ligne 18 n'est pas inscrite dans le dossier soumis à enquête publique en mars 2016.

Il est vrai que si la ligne 18 devait se réaliser, il ne serait pas absurde de créer une gare à Camille Claudel.

PARIS-SACLAY

[#Ligne18](#) > pause devant le centre [#EdfLab](#) devant le grand auditorium



Le personnel du centre R&D d'EDF (jusqu'à présent situé à Clamart) n'était nullement favorable à ce déménagement. Étant majoritairement domiciliés à Clamart ou aux alentours (Le Plessis Robinson, Fontenay-aux-Roses, Chatillon, Issy-les-Moulineaux), ces personnes vont se déplacer vers Saclay en voiture (ou en navette EDF) ou vont déménager pour se rapprocher de leur nouveau lieu de travail. Dans les deux cas, la ligne 18 leur serait d'une très faible utilité. La saturation routière sur et autour du plateau de Saclay s'en trouvera aggravée, problème auquel l'établissement public avoue ne pas avoir de solution.

PARIS-SACLAY

[#Ligne18](#) > Michel Bournat, président de la [@comParisSaclay](#) insiste sur l'accessibilité pour la réussite du cluster



L'accessibilité pour qui ? Seul un usager sur cinq pourrait tirer un maigre bénéfice de la ligne 18 : celle-ci ne servirait à rien pour tous ceux qui habitent à proximité du plateau (en grande majorité dans l'Essonne) et qui continueront donc de se rendre sur le plateau en voiture.

Parmi les nouveaux usagers, ceux qui habitent Paris ou la petite couronne vont chercher à leur tour à s'implanter à proximité du plateau – comme cela s'est produit naguère pour de nombreux salariés du CEA –, ne fut-ce qu'en raison des prix de l'immobilier.

[#Ligne18](#) P. Van De Maele insiste sur la création de lieux de vie autour des zones de gares.



M. Van De Maele a dit lui-même, lors de [son audition à l'Assemblée nationale](#), que la construction de logements sur le plateau a pour but d'assurer l'équilibre financier des opérations d'aménagement du cluster.

Il est totalement contradictoire de vouloir créer une vie locale et, en même temps, de tout faire pour que les habitants puissent rejoindre le centre de Paris en une demi-heure.

[#Ligne18](#) > la visite reprend direction la future gare Orsay-Gif qui s'insérera dans le périmètre du quartier de [#Moulon](#)

... tout en étant très excentrée, ce qui rallonge pour beaucoup d'usagers le "dernier kilomètre".

[#Ligne18](#) > [Focus sur la ZPNAF] créée en 2010 par la loi du [#GrandParis](#) > 4115 Ha de terres agricoles et forestières



Il n'existe pas d'exemple d'une ligne de transport capacitaire qui ne soit pas un puissant vecteur d'urbanisation. A terme, la ligne 18 induirait une urbanisation massive, condamnant à la disparition la ZPNAF (zone de protection naturelle, agricole et forestière), déjà grignotée aujourd'hui par le Golf national. Petit à petit, on se rapprocherait du scénario envisagé par Christian Blanc, qui mettait fin à la vocation agricole du plateau et laissait aux habitants le lot de consolation d'un parc de 800 ha.

A ce stade de la tournée, aucune brève de Paris-Saclay au sujet de la gare "CEA Saint-Aubin", qui ne fait pas partie de celles incluses dans le dossier d'enquête publique. En effet, la loi interdit de la créer tant qu'il existe sur le domaine du CEA des "installations nucléaires de base". Or, il y en a neuf. Certaines sont en cours de démantèlement, mais elles garderont leur statut jusqu'à la fin de ce processus, qui prendra de longues années. Les aménageurs semblent avoir pris ce problème à la légère.

Aucune mention non plus de la circulation routière, en particulier sur la RN 118 (seul axe capacitaire sur le plateau), qui est déjà saturée aux heures de pointe – lesquelles s'élargissent de plus en plus (désormais 2h30 le matin, 3h le soir). Cette saturation sera aggravée, d'une part avec l'afflux des nouveaux usagers, d'autre part à cause du doublement de la RD 36, qui créera de facto le bouclage de la Francilienne permettant de contourner Paris par l'ouest.



[#Ligne18](#) > Michel Laugier, président de Saint Quentin en Yvelines présente le projet de la gare Saint-Quentin Est [St Quentin Yvelines](#)



Cette partie de la ligne 18, de Saclay à Versailles, est encore moins pertinente que le reste. Le [rapport Auzannet](#) l'affirmait déjà, le [récent rapport du CGI](#) le confirme.

Qu'à cela ne tienne, [le député-maire de Versailles réclame même que ce tronçon soit réalisé en même temps que le reste](#), soit en 2024 au lieu de 2030 ! Si Pascal Auzannet avait introduit ce phasage, ce n'était pourtant pas pour le plaisir d'étaler cette construction dans le temps, c'était par respect des finances publiques. Au demeurant, est-il besoin de rappeler une fois de plus que les promesses de dates et de coûts de réalisation n'engagent que ceux qui y croient ?

On n'a pas donné l'occasion à la presse d'apprécier l'impact paysager sur ce tronçon de l'emprise de 72 m de large que représenterait la présence de la RD 36 doublée (4 voies), d'un TCSP (2 voies) et d'un métro aérien sur des pylônes de 12 m. de haut. Le montage ci-dessous l'illustre de façon éloquente.

Même Pierre Veltz a dit que cette perspective est insupportable, mais il ne l'a dit qu'en privé et il n'est plus en fonction pour faire valoir ce point de vue.



©Collectif "Enterrez le métro"

Aucune brève de Paris-Saclay sur la contestation qui s'est manifestée sur une bonne partie de la tournée des journalistes – grâce à un "bus concurrent" sur lequel on pouvait lire, entre autres, "**Non à la défiguration du plateau de Saclay**" – et dont s'est fait le porte-parole, dans le bus de la presse, le maire de Villiers-le-Bâcle. Ce dernier et ses confrères de Saclay, Châteaufort, Saint-Aubin et Magny-les-Hameaux ont d'ailleurs lancé une pétition réclamant l'enterrement du métro ou son abandon pur et simple. Mettant en doute l'utilité de la ligne 18, [le maire de Châteaufort va même jusqu'à menacer la SGP de l'attaquer en justice.](#)



Une "zone à défendre"...



[#Ligne18](#) > la gare Saint-Quentin Est sera située sur la commune de Guyancourt et participera à la desserte du 2e pôle éco de l'ouest parisien.

Étant très excentrée, cette gare serait peu utile à la ville nouvelle de Saint Quentin-en-Yvelines.

[#Ligne18](#) > le [#Technocentre](#) de [@renault_fr](#) y accueille chaque jour 12000 salariés et 2000 visiteurs [@sqy](#)



Comme les autres établissements, le Technocentre de Renault est venu s'installer à bon compte sur les terres agricoles du plateau et se plaint ensuite que son site est difficile d'accès. On ne peut demander aux contribuables de remédier à cette situation.

[#Ligne18](#) > Le Président de [@U_ParisSaclay](#) en visite sur le tracé du futur [@GdParisExpress](#)
[#direct](#)



« La ligne 18 est attendue avec impatience pour faire de l'Université Paris-Saclay un champion universitaire international. »

Gilles Bloch
Président de l'Université Paris-Saclay

[#ligne18](#) - [#grandparis](#)

PARIS-SACLAY

La ligne 18 est attendue par différents acteurs du plateau, mais toujours pour des besoins qui représentent un trafic quasi-nul, tel les déplacements entre le pôle de Saclay et celui de Villejuif ou celui de Saint Quentin-en-Yvelines. Ce sont quasi exclusivement des déplacements travail-travail, dont on sait qu'ils ne représentent que 3 % de la totalité des déplacements.

Un exemple frappant en est fourni par le directeur de l'établissement du CEA de Saclay, qui [juge "absolument indispensable un métro de grande capacité"](#) pour véhiculer depuis Orly les chercheurs étrangers qui viennent travailler à Saclay ; au demeurant, il confirme que sur 7 à 8 salariés du CEA un seul est domicilié à Paris.

Mais dans le genre, la palme revient à Valérie Pécresse, qui a réclamé à plusieurs reprises un métro pour assurer le déplacement d'un prix Nobel ou médaille Fields qui doit se rendre à Saclay depuis l'un des aéroports franciliens.

L'Université Paris-Saclay champion universitaire international ? Avec son approche de gigantisme (68 000 étudiants selon le rapport Attali), c'est hautement improbable : selon le prix Nobel Jean Tirole, 30 000 étudiants est le grand maximum, "au-delà, la structure devient trop grosse pour être gérable". Ce à quoi s'ajoutent les rivalités.

Cette approche crée aussi un gigantesque problème d'accès, dont la ligne 18 ne résoudrait qu'une infime partie.



[#Ligne18](#) > [@FdeMazieres](#) présente la gare de [#Satory](#) accueillant un pôle d'innovation sur les mobilités du futur [Versailles GrandParc](#) et [François de Mazières](#)

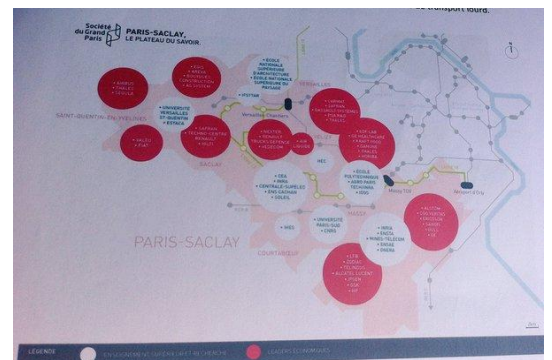


Le député-maire de Versailles croit (ou feint de croire, en tout cas il l'a dit à l'Assemblée nationale) que le développement économique de toute la France dépend de Paris-Saclay. Arrêtons le délire !

Par ailleurs, il réclame haut et fort la ligne 18, afin que Versailles soit reliée à Orly en moins de 30 minutes. Il a même dit que c'est inutile de s'opposer à la ligne 18 puisque le maire de Versailles la veut... A-t-il seulement conscience de la faiblesse du trafic Versailles-Orly et de l'énormité des coûts des transports collectifs, à l'investissement comme à l'exploitation ? De 2000 à 2013, les coûts de fonctionnement du réseau francilien ont dérivé d'un tiers. Des coûts supplémentaires devront être pris en charge par les usagers. Or, le Grand Paris Express les ferait augmenter de 50 % !



[#Ligne18](#) indissociable du succès du cluster [#ParisSaclay](#), vitrine de l'excellence française en matière d'innovation



Vitrine virtuelle dont le succès totalement hypothétique et très peu plausible aura un prix exorbitant, ce dont on n'a plus les moyens dans une économie en panne de croissance durable.

Ce que la presse devrait retenir de cette visite

1. Pour la desserte du plateau de Saclay par les transports collectifs, **la ligne 18 n'est en rien indispensable**. Ce serait une **solution disproportionnée et ruineuse** sur le plan paysager comme sur le plan financier : incompatible avec l'état des finances publiques, déjà mises à rude épreuve.

Elle **ne profiterait qu'à une faible minorité d'usagers**, mais même pour celle-ci sa réalisation **arriverait en retard d'une bonne dizaine d'années** par rapport à leurs besoins.

2. Les arguments avancés en faveur de la ligne 18 – qu'on retrouve dans la plaquette distribuée à tous les habitants des communes jouxtant son tracé – **sont tous fallacieux** :

- "gains de temps" : ils sont **illusoire**s puisque mises à profit pour faire des déplacements plus longs, de sorte que le "budget temps de déplacement" du Francilien moyen est à peu près constant depuis les 40 ans qu'on le mesure ;
- "liaison avec d'autres clusters et avec les aéroports" : relève des déplacements travail-travail et représente donc un trafic négligeable ne justifiant aucunement un transport capacitaire ;
- "délestage du RER B" : sera quasi-nul (avis du STIF) ;
- "report modal (voiture vers transports collectifs)" : ne sera que de 0,5 % (avis de la DRIEA).

3. Le plateau de Saclay n'a nul besoin d'être "désenclavé" puisque des lignes de RER passent à proximité immédiate, aucun point du plateau n'est éloigné de plus de 3 km d'une gare de RER.

Il suffit d'**organiser le rabattement entre les lignes de RER et les pôles du cluster** ; étant donnée la configuration topographique du plateau, [le téléphérique urbain est le moyen tout désigné](#). Cette solution offre une capacité de débit amplement suffisante. Contrairement à la ligne 18, elle ne sert pas qu'aux Parisiens, mais aussi aux habitants des vallées limitrophes, d'où un réel potentiel de report modal, y compris vers les "modes actifs".

4. De l'avis de tous les experts consultés, **le vrai problème de desserte du plateau de Saclay n'est pas celui des transports collectifs mais celui de la circulation routière** car dans un secteur peu dense les transports collectifs ne peuvent économiquement concurrencer les automobiles. Aussi, la voiture est-elle de beaucoup le moyen préféré pour se rendre sur le plateau de Saclay (à présent 80 %) et le restera-t-elle, avec ou sans ligne 18.

5. Pour ne pas aboutir à un résultat perdant-perdant (pour l'attractivité du cluster comme pour les habitants du secteur), il n'y a pas d'autre solution que de **diminuer les ambitions démesurées du cluster Paris-Saclay**, qui n'ont jamais été soumises à débat public.

Il faudra non seulement renoncer à la ligne 18, mais également au déplacement inutile vers Saclay d'établissements comme AgroParisTech.

Si le projet de cluster poursuit sa trajectoire actuelle, ce sera la Ligne Maginot du 21^{ème} siècle :

- concocté par quelques individus dans une tour d'ivoire ministérielle, sans aucune concertation avec la société civile ni aucune contre-expertise indépendante,
- avalisé par un parlement docile,
- réalisé à grands frais sur le dos du contribuable,
- se soldant par un échec retentissant.

Voir aussi : [Questions-réponses relatives à la desserte du plateau de Saclay](#).

N.B. Nous ne sommes pas un club de NIMBY, comme certains le font croire. Nous combattons les discours incantatoires et les gesticulations affabulatrices, mais non sans faire des propositions constructives et économes pour éviter au projet Paris-Saclay de tourner au fiasco !