

Orsay, le 16 juillet 2020
Référence : PVDM/BL/SB/SC/2020-1106

**Madame Catherine Marette
Présidente de Commission
de l'Enquête publique
unique préalable à la
déclaration d'utilité
publique
modificative concernant le
projet de la ligne 18 du
réseau de transport du
Grand Paris Express.**

Objet : Avis de l'EPA Paris-Saclay portant sur la DUP modificative de la ligne 18 du Grand Paris Express

Madame la présidente,

Dans le cadre de l'enquête publique portant sur la Déclaration d'Utilité Publique modificative de la ligne 18 du Grand Paris Express, actuellement en cours, je vous prie de trouver ci-dessous l'avis de l'EPA Paris-Saclay sur les trois sujets suivants :

Révision de la pièce H du dossier portant sur l'évaluation socio-économique de la ligne :

Je tiens à saluer le travail qui a été réalisé pour mettre à jour la pièce H du dossier socio-économique dans le cadre de la DUP modificative afin de restituer plus fidèlement l'importance que revêt la réalisation de la ligne 18 au regard des développements en cours et à venir sur l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay. En effet, la mise à jour du dossier a permis d'intégrer les derniers chiffres de prévisions d'effectifs populations / emplois (page 68 du dossier) sur les communes qui font l'objet de ZAC ainsi que les derniers chiffres de programmations de celles-ci. Par rapport à la précédente DUP, le développement de l'OIN a bien avancé puisque les ZAC de Moulon et QEP ont déjà vu près de 40% de leur programmation livrée ou en passe de l'être et que les ZAC de Corbeville et Satory vont entrer très prochainement en phase opérationnelle.

Partant de ce constat il semblait logique de réinterroger la prévision de trafic retenue dans la DUP initiale, de l'ordre de 150 000 voyageurs/jour. La prévision de trafic envisagée par la SGP est comprise entre 127 000 voyages/jour (hypothèse basse) et 252 000 voyages/jour (hypothèse haute). Il est probable que la réalité de la fréquentation effective de la ligne en 2030 se situe quelque part entre ces deux estimations, tant la ligne va amener à une modification profonde de l'écosystème de mobilité existant sur le territoire.

Il est important de relever que l'estimation de trafic sur la partie ouest de la ligne 18 entre CEA Saint-Aubin et Versailles Chantiers avait été la plus sous-estimée et qu'en réalité cette sous-estimation ne trouvait pas de fondement pertinent, du fait des développements planifiés aux abords des gares et du potentiel de développement de la part modale en transports en commun. Au final, c'est bien la réalisation de la ligne 18 dans son intégralité entre Orly et Versailles Chantiers qui amènera celle-ci à avoir des chiffres de fréquentation élevés et ainsi à justifier toute sa pertinence aussi bien en termes de rentabilité socio-économique que de gains apportés. Les gains engendrés seront tout aussi significatifs pour permettre la pleine réalisation de l'ambition du cluster international Paris-Saclay que pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants du territoire qui deviendront moins captif de l'automobile grâce à ce nouveau système de transport en rocade efficacement maillés avec les autres modes de déplacements.

Inclusion dans la DUP modificative de la gare CEA Saint-Aubin :

La diminution du périmètre de sureté nucléaire liées aux activités du CEA permet d'inclure dans cette nouvelle DUP, la future gare de CEA Saint-Aubin qui était absente de la DUP initiale de la ligne 18 et qui est non moins importante pour la bonne desserte du territoire et l'ambition du projet Paris-Saclay. La gare qui est limitrophe du nouvel échangeur du Christ de Saclay est un secteur stratégique car il assure la fonction de carrefour à l'échelle du grand territoire. Celui-ci est le point de jonction principal des ZAC du campus urbain côté Essonne et celle de la partie Yvelinoise de l'OIN à travers l'axe est-ouest de la RD36, à l'intersection de la N118 qui est l'axe nord-sud reliant les zones d'activités des Ulis Courtabœuf et de Vélizy. Cette gare fait partie intégrante du système de mobilités à l'échelle du territoire du campus urbain, mais aussi plus largement de celui de l'OIN Paris-Saclay, puisqu'elle doit accueillir un important pôle multimodal.

La multiplication des infrastructures de transport sur un seul et même site (métro, importante gare routière, voies TCSP pour les bus, ligne de RER V, unique parking-relais du campus urbain pour le rabattement automobile) permettra de répondre aux enjeux de mobilités du territoire en proposant une nouvelle offre plus incitative à l'utilisation des transports en commun pour les habitants. La gare assurera le rabattement et le transit des employés du CEA (6000 personnes) mais également des employés du centre d'essai des propulseurs (DGA) et des entreprises du parc d'activités, situés sur la commune de Saclay. Le campus d'HEC, situé à 3km au nord de la future gare, pourra également bénéficier de ce lien direct avec Paris ou autres pôles de la région parisienne.

Cette nouvelle polarité gare constituera une réelle opportunité de restructuration urbaine pour la ville de Saclay. En effet, la frange ouest du bourg représente l'une des principales zones sur laquelle une restructuration urbaine peut être envisagée, le reste du territoire étant contraint par la ZPNAF. Il en est de même pour le CEA avec le secteur de la mare au cuvier. Il s'agira donc de structurer le tissu urbain sur ces secteurs en développant une mixité des fonctions, et en consolidant et valorisant les liens structurants entre le futur quartier gare et le bourg, d'une part et en accompagnant le positionnement du CEA en lien avec le pôle gare, d'autre part. Ce projet devra intégrer le développement économique en lien avec les acteurs économiques existants.

Ce projet s'accompagne d'un outil opérationnel fort, la Zone d'Aménagement Différée créée par arrêté préfectoral en 2013, renouvelée en 2019.

Elargissement de l'Emplacements réservés de part et d'autre du viaduc de la ligne 18 sur la commune d'Orsay :

Sur ce dernier point je tiens à attirer votre attention sur le fait que cette bande réservée de 10m de large de part et d'autre du viaduc est susceptible de poser quelques difficultés dans les opérations d'aménagement portées par l'EPA Paris-Saclay. En effet si le paragraphe proposé spécifie bien que « *la Société du Grand Paris ne pourra s'opposer à la réalisation de ces voiries ou aménagements que s'ils nuisent à la sécurité ou aux conditions d'entretien ou de maintenance du viaduc* », nous souhaiterions avoir la confirmation que la réalisation de ces travaux puisse être effectivement menées avant que le viaduc soit terminé.

L'EPA Paris-Saclay souhaite donc poursuivre les échanges avec la Société du Grand Paris pour pouvoir adapter éventuellement le dossier de mise en compatibilité afin de ne pas prendre le risque de créer de situations de blocages dans l'aménagement et le développement du campus urbain.

Je vous prie d'agréer Madame la présidente, l'expression de mes salutations distinguées.



Philippe VAN DE MAELE
Directeur Général de l'EPA Paris-Saclay