

Voici l'avis de l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France.

Par rapport au dossier de 2016, la principale évolution technique est l'ajout de la gare CEA St Aubin. Mais les observations majeures sur la ligne 18 restent valables, voire sont renforcées :

### **Une zone de desserte avec peu d'habitants**

Hormis les sites de Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, déjà bien desservis par les transports en commun et reliés entre eux par le RER C, les gares de la ligne 18 correspondent à des zones d'emplois et des campus où résident très peu d'habitants, comparées aux stations du réseau RATP actuel. Or les déplacements « travail / travail » ne représentent que 3% de l'usage des transports publics. Par ailleurs, les statistiques montrent que les salariés du plateau de Saclay habitent à 70% dans l'Essonne, souvent dans des villes peu denses loin de la ligne 18. Il en résultera un trafic faible, en particulier aux heures creuses, en soirée et le week-end. Il y a si peu de population à desservir qu'une interstation de 9 km est prévue entre « CEA St Aubin » et « Saint-Quentin Est », distance inédite sur un métro.

### **Un effet de décharge et de report modal quasi-nul**

L'un des objectifs majeurs du réseau du Grand Paris Express est de décharger le réseau existant. S'agissant de la ligne 18, l'effet de décharge du RER B avancé par la SGP est de 5% mais IDFM indique que cette estimation « semble très élevée » et d'un intérêt très faible puisque la saturation du RER B se situe en proche couronne et dans Paris.

S'agissant du report du trafic automobile vers la ligne 18, il est très modeste puisque la part modale de la voiture dans la zone d'étude ne diminuera que de 0,3% selon l'étude d'impact SGP.

### **Un coût très élevé par rapport au trafic attendu**

Sur ce point, le dossier fait apparaître un coût de construction de la ligne 18 réévalué de +1,3 milliards d'€, soit 4,4 milliards d'€, hors matériel roulant pour un trafic estimé à 55000 voyageurs par jour entre Orly et CEA selon IDFM puis 105 000 voyageurs par jour sur toute la ligne. S'y ajouteraient les coûts d'exploitation (au moins 45 M€ par an). Dans ces conditions, la rentabilité socio-économique qui était déjà faible dans le dossier de 2016, devrait être négative. Ce n'est qu'au prix de soi-disant bénéfices apparus soudainement ("effet d'agglomération" notamment) que la SGP réussit à sortir du chapeau une rentabilité socio-économique positive pour la ligne 18. Chacun appréciera le sérieux de cette méthode, utilisée dans aucun autre projet francilien.

En conclusion, nous considérons que, si un besoin de transport plus capacitaire est avéré pour le plateau de Saclay compte-tenu de l'emménagement de plusieurs écoles et entreprises, le choix d'un métro entre Orly et Saclay, sans même une reprise partielle d'Orlyval, est un choix technique coûteux et inadapté. S'agissant de la portion Saclay / Versailles, nous réaffirmons l'inutilité de cette portion de ligne au regard des flux et soulignons l'urgence à financer d'autres investissements réellement utiles pour les transports du quotidien dans un contexte financier où des arbitrages sont inévitables.