

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission d'Enquête,  
Vous trouverez ci-après ma contribution à l'enquête publique sur la ligne 18  
du Grand Paris Express.

Anne Launay  
Conseillère départementale de l'Essonne  
Canton de Palaiseau

## **Préambule**

Sur la forme :

la Société du Grand Paris (SGP) semble faire fi de l'enquête publique et des inflexions que celle-ci pourrait impliquer. En effet, par un dossier de presse daté du 17 février 2016, la SGP fait connaître la liste des attributions de maîtrise d'oeuvre. On peut y lire page 8 et page 23, une série d'attributions de maîtrises d'oeuvre pour la réalisation du viaduc, des gares, du MSR, etc.

## **La ligne 18 : un projet surévalué, excessivement onéreux, non adapté aux besoins de mobilités et aux projets de territoires**

### **Un projet surévalué**

#### **Surévaluation de la capacité**

La SGP évalue aujourd'hui le nombre de voyageurs à 100 000 passagers/Jour attendus à terme. Pourtant, plusieurs rapports ou avis qualifiés établissent une fréquentation inférieure :

- le STIF : environ 5000 passagers/h en heure de pointe en 2030, soit environ 35 000 passagers/jour.
- DRIEA : Moins de 5000 passagers/h aux heures de pointe en 2035, soit environ 35 000 passagers/jour
- le rapport Auzannet conclue : environ 6 000 passagers/h aux heures de pointe en 2035, soit environ 42 000 passagers/jour.

Il définit les tronçons de la ligne 18 de la manière suivante :

Orly - Saclay, Groupe à niveau de trafic moyen (entre 5 et 10 000 voyageurs HPM),  
Saclay - Versailles, Groupe à faible niveau de trafic (inférieur à 5 000 HPM).

#### **Surévaluation des gains de temps**

##### • La SGP surévalue le temps de parcours des trajets actuels

Dans son argumentaire, la SGP prévoit un gain de temps non négligeable. Malheureusement l'analyse de l'état des lieux avant projet est erronée. Pour exemple, le trajet cité en référence, Versailles Chantier <> Aéroport d'Orly, est estimé à 1h15 par la SGP, alors que l'application RATP l'évalue la plupart du temps entre 50 mn et 1h.

Détail de la recherche sur l'application de la RATP

Date de référence Mardi 3 mai 2016.

Départ Versailles Chantier, arrivée Aéroport d'Orly

- départ 6h09 > 55 mn
- départ 7h09 > 51 mn
- départ 8h40 > 54 mn
- départ 11h40 > 50 mn
- départ 15h55 > 61 mn
- départ 17h40 > 52 mn
- départ 18h25 > 58 mn
- départ 19h10 > 52 mn
- départ 20h10 > 58 mn
- départ 21h10 > 61 mn

Départ Aéroport d'Orly, arrivée Versailles Chantier

- départ 6h24 > 57 mn
- départ 7h25 > 71 mn
- départ 8h40 > 55 mn
- départ 11h51 > 60 mn
- départ 15h56 > 55 mn
- départ 17h25 > 55 mn
- départ 18h28 > 53 mn
- départ 19h28 > 52 mn
- départ 20h10 > 71 mn
- départ 21h18 > 86 mn

• Les gains de temps affichés par la SGP par rapport aux autres transports ne tiennent pas compte des améliorations prévues du réseau existant

Le temps de transport de la ligne 18 entre Versailles Chantier et Massy Palaiseau est identique à celui du Tram-Train Massy Evry (TTME) qui sera d'environ 18 minutes contre 23 minutes actuellement avec le RER C.

• Le Rapport du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) souligne cette faiblesse du gain de temps concernant la vitesse commerciale : *“Ces fréquences ont été calculées en tablant sur des vitesses commerciales de 60 km/h en 2024 et 65 km/h en 2030. Ces performances, liées en particulier à la vitesse de pointe des matériels et aux inter-distances entre gares, sont élevées et très supérieures à ce qui est constaté sur les lignes de métro actuelles (la vitesse commerciale de la ligne 14, exploitée il est vrai sur pneus, est par exemple de 40 km/h). Il serait souhaitable de disposer de références comparables permettant de confirmer le réalisme de ces hypothèses.”*

• La multiplication des gares a diminué la vitesse commerciale du projet initial

Le passage de 4 à 10 gares et l'ajout envisagé d'une onzième à Palaiseau (Camille Claudel), sur le segment potentiellement le plus fréquenté, influe négativement sur la vitesse commerciale de la ligne. La ligne 18 perd ainsi son intérêt premier, la vitesse, et devient une ligne de cabotage.

• Quelle estimation du gain de temps réel peut on envisager pour la ligne 18 ?

- Selon les données de la SGP, la longueur de la ligne entre Versailles Chantier et Aéroport d'Orly est de 35 Km (37,5 Km selon le rapport Auzannet), la Vitesse commerciale de 65 km/h. Le temps de parcours est de 35 : 65 x 60, soit 32 mn et non pas 30 comme annoncées par la SGP.
- Si, comme le révèle le CGI, la vitesse commerciale est surévaluée. En partant d'une hypothèse médiane située entre 65 et 40 Km/h, soit 52Km/h, appliquée à la longueur de la ligne indiquée dans le Rapport Auzannet le calcul donne alors 37,5 : 52 x 60, soit 43 mn.

Le gains de temps, par rapport au trajet le plus rapide donné par l'application de la RATP, serait de 7 mn sur la longueur totale de la ligne. Le gains de temps sera de fait négatif sur le segment Versailles Chantier - Massy dès lors que le TTME sera mis en service.

• Aucune étude comparative, entre divers mode de transports alternatifs au métro, n'a été présentée

cette étude aurait pourtant permis de juger de la pertinence d'un métro. En d'autres termes, est-il responsable d'engager 3 Md€ pour gagner 7 mn ?

## **Une ligne surcapacitaire, très onéreuse au regard de la fréquentation attendue**

100 000 passagers/j : pour un métro de cette taille, c'est très peu. Sauf à urbaniser le plateau de Saclay, cette ligne ne se justifiera jamais financièrement.

Le coût de la ligne 18 est estimé à 3 Md€ pour 100 000 passagers/jour (ou 42 000 p/j selon le rapport Auzannet), alors que le coût de l'extension du RER E (Éole) est estimé à 3,5 Md€ pour 600 000 passagers.

La Cour des Comptes souligne, que sur la globalité du projet Grand Paris Express (GPE), le coût estimé sera certainement dépassé. *"l'estimation du coût constitue selon toute vraisemblance un minimum qui risque d'être largement dépassé. L'expérience montre en effet que les évaluations portant sur des projets d'une telle ampleur se traduisent le plus souvent par des surcoûts résultant des nombreux aléas qui caractérisent presque toujours l'exécution de chantiers de cette dimension."* Il n'y a aucune raison que la ligne 18 échappe à cette règle.

Le CGI estime que : *“Si le programme complet est bien évalué et réalisé comme prévu, le tronçon étudié représente 12,7 % des investissements du Grand Paris Express et fournira à terme 5,5 % des avantages attendus du programme complet.*

## **Quel impact sur le prix des transports en île de France ?**

La cour des compte alerte sur le coût d'exploitation du GPE. *“il convient d'ajouter le coût d'exploitation de toutes ces futures nouvelles lignes. Il n'a pas fait l'objet d'un chiffrage, mais on estime généralement qu'il sera au moins d'environ 1 Md€ par an, s'ajoutant aux quelque 5 Md€ de dépenses de fonctionnement actuelles (hors amortissement) du réseau ferré francilien de la RATP et de la SNCF.”*

Le coût de l'exploitation de la ligne, pourtant essentiel, n'est pas abordé par la SGP. Qui financera ? les contribuables ? les usagers ?

## **Des besoins réels non satisfaits**

**Seule, la ligne 18 ne répond pas aux besoins de mobilités sur le plateau.**

Plusieurs études l'ont démontré, plus de 70% des personnes travaillant sur le plateau de Saclay viennent du Sud de l'Essonne et n'emprunteront pas la ligne 18. Il est impératif de créer des liaisons Nord-Sud.

Dans son rapport le CGI indique : *“Plus généralement, le problème de desserte du plateau de Saclay n'est que très partiellement réglé par le projet de ligne 18, et nous considérons que des analyses complémentaires sont nécessaires, pour examiner les solutions permettant de faire face à la saturation de la RN 118.”*

**Une mise en service trop tardive**

Les écoles, les pôles de recherche, les entreprises, les habitants arrivent sur le plateau de Saclay, les axes routiers sont déjà saturés et la mise en service du premier tronçon (Orly - Orsay Gif) de la ligne 18 ne se fera pas avant 8 ans. Il y a besoin de solutions de transports adaptés avant 8 ans

## **Quelles incidences peut avoir la mises en suspens de la Gare CEA Saint Aubin ?**

Même si la SGP semble très optimiste, rien ne permet aujourd'hui d'affirmer que le porté à connaissance, précisant la zone non aedificandi autour des installations nucléaires du CEA et de CIS Bio International, sera levé. Dans ce cas, l'impossibilité de réaliser la gare CEA St Aubin impactera nécessairement les salariés et étudiants de la zone du CEA, mais aussi la capacité d'accueil de la Gare d'Orsay-Gif.

Cette éventualité n'est pas étudiée. A moins que la SGP n'ait trouvé un accord avec CIS Bio International, mais dans ce cas, pourquoi n'en n'est il pas fait mention ?

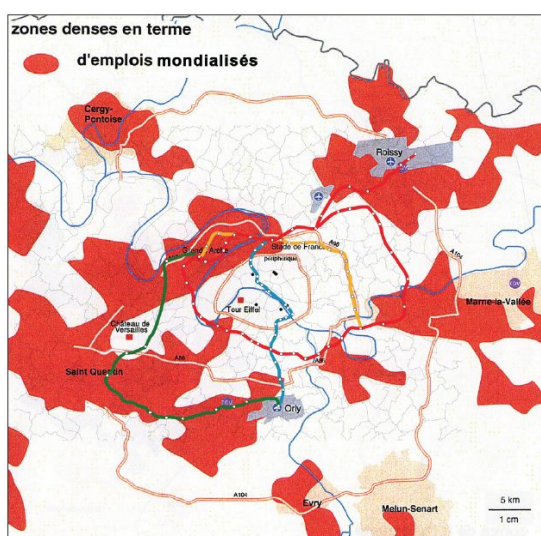
## Évaluation des impacts sur les projets de territoires

L'arrivée d'une ligne de métro fortement capacitaire, au regard de la fréquentation attendue, entraînera inéluctablement l'urbanisation accrue des territoires. La pression foncière va s'exercer sur les zones agricoles et naturelles. La densification autour des gares, imposée par la loi du Grand Paris, se heurte au projet de territoire déjà en place, remettant en question la pérennisation de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay. Les gares ne sont donc pas placées aux bons endroits au regard du décret ZPNAF. Par ailleurs, le passage en viaduc est de nature à contrecarrer la protection paysagère de Parc Naturel Régional (PNR) de la vallée de Chevreuse.

### Etude des effets sur l'urbanisation

Dans les différents documents du dossier d'enquête, la SGP ne donne pas de réponse claire. Pourtant, plusieurs éléments laissent à penser que l'urbanisation, notamment sur la ZPNAF, ne soit pas écartée :

- *“L'intensification ou la densification autour des gares font partie des volontés affirmées du Grand Paris et se traduiront par un apport d'emplois, la dynamisation des échanges et du commerce ou le renouvellement urbain. Elles ne se limitent pas à une densification du bâti ou à un apport d'habitants supplémentaires. Elles sont généralement jugées comme effet positif (sauf peut-être par les habitants inquiets de voir se modifier leur cadre de vie habituel et plus enclins à voir les inconvénients que les avantages).”*



Sources : SGP 2015 ; BD Carto® Bd Topo® et Scan 25® ©IGN 2011 ; limites d'îlots INSEE 1999 Cartographie : DRIEA-IF 04/2015

Sur ces deux cartes présentée par la SGP dans le document G4.3 d'étude d'impact, les zones d'urbanisation empiètent sur la ZPNAF et/ou le PNR de la vallée de Chevreuse.

ligne	nb de gares (hors Paris)	SCENARIO GRAND PARIS					TOTAL
		seuil < COS net moyen	cercle 400 m		couronne 800 m		
			repérés net ha	mobilisables 90% ha net	repérés ha net	mobilisables 45% ha net	
<b>rouge</b> M15S, M15O, M16, M17	<b>40</b>	0,8 / 1,2	543	488	1 680	757	1 245
<b>bleue</b> M14	<b>5 (*)</b>	0,8	65	59	130	59	118
<b>verte</b> M18	<b>11</b>	0,6	131	118	344	155	273
<b>orange</b> M15E	<b>15</b>	0,8 / 1,2	247	222	767	345	567
<b>TOTAL</b>	<b>71 (**)</b>	-	<b>986</b>	<b>887</b>	<b>2 921</b>	<b>1 316</b>	<b>2 203</b>

Au delà du fait que la SGP y a intégré une 11ème gare (qui serait où ?), ce tableau met en évidence les surfaces mobilisables recensées par la SGP aux abords des gares. Tout ceci n'est pas conformé avec la ZPNAF.

De son côté, le CGI note : *“Les collectivités locales devront, naturellement, accompagner ce grand projet en accordant par les plans locaux d’urbanisme des autorisations de construction plus importantes, notamment en logements autour des gares de la ligne 18”.*

L’Etat, par le biais de la SGP, doit clarifier son discours. Soit il s’engage à faire vivre la zone de protection naturelle agricole et forestière, soit il décide que celle-ci n’a aucun intérêt, et encourage le mitage. Mais arrêtons là ce jeu de dupes, chaque emprise sur les terres est une perte de revenu pour les agriculteurs, qui entraînera inéluctablement, à terme, la mort des exploitations agricoles.

Pour mémoire, au mois de février, le Contrat de développement Territorial (CDT) Paris Saclay Territoire Sud a reçu un avis favorable de la Commission d’enquête, qui pose cependant 4 réserves qui, si elle ne sont pas levées, rendent l’avis défavorable. *Réserve 1 : de manière à se conformer aux dispositions de l’article 21 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, de fournir un tableau indiquant, de manière quantitative, qualitative et spatiale, le programme de logements qui sera réalisé au cours des 15 prochaines années.*

*La Réserve 2 : de procéder à l’analyse concise et formelle de la compatibilité entre la délimitation de la ZPNAF et les emprises liées à la réalisation de la ligne M18 du Grand Paris Express..*

## **D'autres choix sont possibles**

Il convient de rappeler le contexte particulier du territoire desservi par l'actuel projet de la ligne 18. Pas une seule des gares de la ligne 18 est à plus de 3 km d'une gare existante. En effet le plateau de Saclay est bordé au Nord par le RER C et au Sud par le RER B.

L'ossature de l'alternative s'appuie sur le réseau de transports existants. Elle nécessite une vision globale de l'offre et des besoins de transports en présence pour en déduire les investissements à réaliser.

La Cour des Comptes précise : *“La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau existant, dans la mesure où la performance de l'infrastructure et de certains matériels roulants n'est plus en adéquation avec l'importance du trafic constatée.”*

### **La rénovation et l'amélioration des RER B et C**

Associé à la transformation programmée du RER C en Tram-Train, celui-ci pouvant par ailleurs être prolongé jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelynne, La rénovation et l'amélioration du RER B Sud, déjà amorcée (voies de retournement, quais supplémentaires), permettra d'augmenter les fréquences et offrira une plus grande souplesse d'exploitation. Si le RER B est saturé de Paris à Massy-Palaiseau, il est à noter qu'il ne l'est plus à partir de Massy-Palaiseau.

### **La prolongation de la ligne 14 d'Orly-Aéroport à Massy-Palaiseau**

Cette prolongation assurera la liaison rapide attendue, avec la fin programmée de l'exploitation de l'Orlyval, entre ces deux pôles multimodaux que sont Orly Aéroport et Massy Palaiseau.

### **La création de liaisons Plateau-Vallée et vers les Ulis**

Il est indispensable de créer des liaisons entre les gares existantes dans la vallée et les différents pôles économiques, universitaires et urbains. Les écologistes proposent la création de téléphériques entre le Cluster Paris-Saclay et la gare du Guichet (RER B) et entre Courtaboeuf et la gare du Guichet. Le téléphérique est un type de transport de bonne capacité (jusqu'à 6 000 passagers/h), permettant de grands dénivelés, peu coûteux, rapide à réaliser et offrant un excellent bilan carbone. Ce dispositif est actuellement étudié par la Communauté Paris-Saclay.

Un TCSP, entre la Gare de Massy Palaiseau et la zone de Courtaboeuf les Ulis, compléterait le dispositif.

## **La réalisation de liaisons Nord-Sud**

Pour répondre aux besoins de déplacement Nord Sud et désengorger la N118 il est impérieux d'offrir une proposition de transport en commun adaptée. TCSP, Téléphériques, BHNS, ces solutions sont envisageables selon les différents segments depuis Cortaboeuf les Ulis jusqu'au Pont de Sèvre.

## **La généralisation des voies réservées aux co-voiturage et transport en commun sur les grands axes**

Cette voie dédiée, permet d'encourager un report modal de la voiture vers les transports en commun et en facilitant la circulation des co-voitureurs elle diminuerait le flux quotidien notamment sur l'A10.

## **Le pilotage de Plans de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE)**

Cet outil d'optimisation permettrait une gestion fine des déplacements à l'échelle de chaque pôle en agissant entre autre sur les horaires d'activité des entreprises et des centres universitaires.

## **Le développement des voies de circulations douces et les points de recharge électrique**

### **La transformation en Tram du TCSP Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines**

Le TCSP peut être transformé en tram si la demande de transport le nécessite. La voie en site propre est existante jusqu'à Saclay, et les emprises ont déjà été en partie réalisées pour la continuité du tracé vers Saint Quentin-en-Yveline. La mise en service d'un tram pourrait donc se faire rapidement. Comme à Noisy-le-Sec, la voie pourrait être accessible aux bus.

D'un point de vue technique, le tram offre une capacité réaliste (plus de 150 000 passagers/j pour le T2 et le T3 à Paris). Avec une vitesse de pointe pouvant aller jusqu'à 70 Km/h et au regard du nombre de gares, sa vitesse commerciale pourrait dépasser les 40km/h.

Cette solution n'a d'ailleurs jamais été écartée par le rapport Auzannet : *“Afin d'en finir avec les incertitudes il apparaît maintenant souhaitable de faire un véritable choix en optant soit pour un métro léger (45 ou 60 m), un tramway ou un bus en site propre”*

Sur le plan financier, un tram coûte environ 500 M€, soit 5 fois moins que le projet de métro proposé par la SGP qui avoisine les 3 Md€.

Les 2,5 Md€ disponibles, pourraient être mobilisés sur les liaisons Nord-Sud et plateau-vallée.

La Cour des Comptes fait à l'État la recommandation suivante : *"procéder à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuse des projets d'infrastructures de transport envisagées dans les 10 à 15 prochaines années à l'aune des capacités financières, techniques et humaines mobilisables au cours de cette période."*

## **Conclusion**

### **Le métro de la ligne 18 : un projet surévalué, excessivement onéreux, non adapté aux besoins de mobilités et aux projets de territoires**

Le projet est sur-dimensionné, son gain de temps n'est pas probant et son bilan socio-économique est négatif. Il est six fois plus cher par passager que le projet Éole. Il ne se justifiera financièrement que par une urbanisation accrue du territoire. Il met en péril la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière. En exerçant une forte pression sur le foncier, ce projet participera activement à la gentrification de l'île-de-France, repoussant encore plus loin les familles et personnes à faibles revenus. Ce métro ne résout pas les besoins de transports Nord-Sud et plateau-Vallée.

Le métro à été promis aux écoles, aux entreprises et aux habitants des nouveaux quartiers. Il a été l'un des arguments clés qui a motivé leur venue sur le plateau de Saclay. Ces nouvelles populations le réclament, ce qui est légitime. Mais plus qu'un métro, ces personnes attendent des transports en commun efficaces répondant à leurs besoins.

Enfin, alors que toutes les collectivités subissent les baisses de dotations de l'État, que l'argent public est rare, ce gaspillage est irresponsable et inconséquent.

En conséquence j'émet un avis défavorable sur le dossier d'enquête publique de la ligne 18 du Grand Paris Express.