

Elu municipal à Massy de 1986 à 2004 puis Conseiller Régional de 2004 à 2010 et Conseiller Général de 2011 à 2015, j'ai des remarques de deux types à formuler.

**1) sur l'utilité publique du projet, l'objet en principe de l'enquête :**

ce point fait problème car

a) **les chiffres de trafic** attendu sont très surévalués (voir les études du STIF) sauf si la totalité du Plateau de Saclay était urbanisé ! Un métro se justifie à partir de plusieurs centaines de milliers de voyageurs par jour, on en est très loin.

b) **le gain de temps de transport** est exagéré : par exemple, habitant à proximité de Massy Verrières, je suis de ma porte aux comptoirs d'Orly en une petite demi-heure par le RER B et le Val, un peu plus par les RER C. Je ne gagnerai rien, bien au contraire.

c) **le coût d'investissement**, 2,9 Milliards hors foncier ... sans compter les dérives ... est exorbitant au regard du trafic attendu : le dossier ne présente **pas de SOLUTIONS ALTERNATIVES !** Elles existent et à des coûts d'investissement très inférieurs !

c1) Lors de mon intervention à la réunion du 22 Mars à Massy, j'ai indiqué que la **modernisation du RER C entre Massy-Palaiseau et Choisy le Roi**, en rade depuis 20 ans, permettrait pour un coût d'une centaine de millions de doubler la fréquence des RER C, de grande capacité (et de fluidifier le trafic TGV interconnecté) et donc pour tous les habitants entre Massy-Orly-Choisy-Paris et au delà permettrait une réelle amélioration ainsi que des liaisons fréquentes avec Orly. A cette remarque, la responsable de la société du Grand Paris a répondu par l'ironie "le RER C !!!" montant le mépris de solutions moins « prestigieuses ». Le financement de ce projet traîne encore et il a même été adopté au rabais suite à l'opposition de riverains d'Antony, malgré une utilité publique évidente.

c2) Pour les habitants au delà de Massy, jusqu'à Saclay, le besoin principal n'est pas la rapidité des liaisons avec Orly (quand on prend l'avion, peu de gens sont à 10mn près !!!) mais **l'efficacité des rabattements sur les RER B et C à Massy Palaiseau** (cf. c1). Ceci passerait, à moindre coût, par **l'amélioration effective du RER B et la réalisation de liaison par câble entre le Plateau et le RER** comme évoqué dès 1990 par l'ex Maire de Massy et plus récemment par de nombreuses associations locales. Les débits d'un téléphérique sont largement suffisants et l'emprise au sol très limitée et respectueuse de l'agriculture.

Enfin, **un TCSP Massy-Saclay sera inauguré dans quelques semaines** permettant une liaison fiable et régulière. Une fois cette emprise réalisée, le nombre et la fréquence des bus peuvent être facilement augmentés et l'emprise permet ensuite de faire passer un tram sans nouvelle perturbation. Cette solution est préconisée depuis des années par le Conseil Régional Ile de France et le STIF.

c3) **La réalisation de Gare de Saclay** n'est pas garantie compte tenu des installations nucléaires qui ne vont pas disparaître prochainement. Par conséquent le dossier est faussé pour la section Massy-Saclay. Là encore la solution déjà réalisée du TCSP est efficace, évolutive et bon marché.

c4) **Au delà de Saclay**, construire une ligne de métro a encore moins de sens au vu des traffic potentiels ... et la réalisation est d'ailleurs renvoyée à plus tard !

***Cette absence d'étude objective des solutions alternatives rend le débat sur l'utilité publique du projet faussé.***

De plus, ***l'argent public rare*** est à concentrer sur l'amélioration significative et énergique des lignes existantes. Le rapport de la Cour des Comptes l'évoque clairement , le dossier ne le mentionne même pas !

d) ***Les coûts de fonctionnement*** de la ligne ne sont pas produits. En réunion du 22 Mars, en réponse à ma question, le chiffre de 400 Millions annuels a été évoqué. Sans doute erroné, ce qui traduit une méconnaissance du dossier par la SGP : en fait, ***comme ce sera à la charge du STIF, ils ne se sentent pas concernés*** ! Pourtant cette question des surcoûts de fonctionnement dus aux nouvelles infrastructure avait été étudiée par le rapporteur du Budget, Gilles Carrez, dès 2009 je crois. S'agissant d'une extension de métro, le pass Navigo devrait permettre d'utiliser ces nouveaux équipements sans surcoût pour les usagers ... ce qui veut dire que la totalité du surcoût sera à financer par les collectivités et les entreprises. Sauf à en faire une ligne pour les hommes d'affaires ! Là encore, une information complète et objective des citoyens devrait expliquer comment sera financée une ligne non rentable comme la ligne 18.

***Pour toutes ces raisons, je considère que ce projet de ligne 18 ne devrait pas être déclaré d'utilité publique***, particulièrement ses sections Massy Palaiseau -Saclay - Versailles.  
***Je propose donc d'abandonner la ligne 18 au profit des solutions alternatives proposées plus haut.***

Eventuellement , une solution aurait pu être de prolonger la ligne 14 jusqu'à Massy-Palaiseau, évitant de plus les ruptures de charge à Orly, et fournissant une liaison directe Sud-Nord. Il est regrettable - et juridiquement discutable - que le schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris Express n'ait pas été soumis à enquête publique.

## **2) sur le mode de réalisation**

Le dossier est assez détaillé mais si l'étude d'impact est soignée, les mesures prises réellement pour remédier aux inconvénients comme vibrations, nuisances de chantier, aléa des nappes aquifères, .. sont ni détaillées ***ni engageantes pour la SGP.***

Deux anomalies rendent le dossier biaisé : interdiction de parler de la gare de Saclay : du coup aucune explication sur les procédures qui permettraient de modifier les réglementations pour la rendre possible !!! Pas possible non plus de parler de l'articulation avec la ligne 14 puisque là encore cette gare ne fait pas partie du dossier d'enquête

Guy BONNEAU, élu municipal à Massy de 1986 à 2004 puis Conseiller Régional de 2004 à 2010 et Conseiller Général de 2011 à 2015