



A D E V E
Association de Défense des Espaces
Verts et de l'Environnement d'IGNY

AVIS ADEVE

Enquête Publique sur le Métro (ligne 18)

ADEVE a déjà exprimé son opposition au tronçon de la ligne 18 Massy-Versailles passant par le Plateau de Saclay.

Rappelons les arguments de refus de ce projet:

Il s'agit d'un projet de métro :

- très coûteux et économiquement déficitaire.
- source d'urbanisation accrue sur le Plateau.
- ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau.
- n'apportant aucun gain de temps aux habitants.
- négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses pour l'économie locale.
- nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau.
- difficilement compatible avec la ZPNAF.
- néfaste à l'environnement.

Un projet de métro très coûteux et économiquement déficitaire :

Commençons donc d'abord par rappeler que tous les avis des organismes spécialisés en transports expriment à l'unisson une estimation économique déficitaire de cette ligne.

C'est ce qu'expriment le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France), le Cercle des Transports qui rassemble des experts, le CGI (Commissariat général à l'investissement) qui examine la pertinence socio-économique du projet, sans oublier le rapport Auzannet qui alertait déjà sur ce sujet en décembre 2012 ou, plus récemment, l'Autorité Environnementale qui demande des compléments sur les émissions de Gaz à Effet de Serre engendrées par le projet et les nuisances diverses notamment près des gares, et souligne que l'impact sur les paysages n'a pas été prise en compte.

La fréquentation de la ligne 18 est annoncée par la SGP (Société du Grand Paris) à 6.000 personnes/heure à l'heure de pointe, ou de 100.000 personnes/jour alors que la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports) énonce une rentabilité d'un métro lourd comme possible à partir de 40.000 personnes/h ou 400.000 personnes/jour, il faudrait donc 4 à 7 fois plus de passagers que prévu actuellement.

Enfin n'oublions pas qu'une enquête Européenne a montré que les budgets d'investissements des grands travaux sont toujours sous-évalués de 30% minimum, qu'il faudra ajouter à l'investissement programmé.

Qui prendra le déficit en charge ? Le STIF au détriment des autres lignes Franciliennes.

La ligne 18 sera donc sur-capacitaire, trop onéreuse, et générera un coût de fonctionnement déficitaire ingérable par le Stif.

Un métro source d'urbanisation accrue sur le Plateau :

Si la ligne 18 était malgré tout réalisée, que se passerait-il après un temps d'exercice déficitaire ?

arrêt compris 2 8,5 17,5 19 21.5 26 28 29,5 34
à 0,5 mn près

Les temps de parcours entre Versailles Chantiers et Massy-Palaiseau sont les suivants :

- *par la ligne 18 : 26/27 mn en situation de projet*
- *par RER C actuel : 19 mn dans le sens Versailles Chantiers vers Massy-Palaiseau et 23-24 mn dans l'autre sens (la transformation prévue en tram-train ne changera pas ces temps voire les améliorera pour le sens Massy-Palaiseau Versailles Chantiers en raison de meilleure capacité des rames en accélération et en décélération, avantage intrinsèque du tram-train).*

Par conséquent la ligne 18 n'apporte aucun avantage en temps de parcours entre ces deux pôles importants ; au contraire les temps de parcours sont moins bons sur la ligne 18 ! »

Profitons-en également pour prendre en défaut les estimations de la SGP qui veut faire croire que le temps entre Versailles Chantiers et Satory deviendrait de 2 mn par la ligne 18 contre 21 mn actuellement.

Erreur : le bus Phébus ligne W relie Versailles Chantiers Porte de Buc à Satory Centre technique en 12 mn.

Le gain de temps ne sera que de 10 mn donc !

Un métro qui néglige des alternatives plus utiles et moins coûteuses :

- La ligne 18 prévue ne passerait qu'en limite de St Quentin à l'Est, donc l'essentiel de ses habitants continuerait de prendre le train pour Versailles par la ligne SNCF Paris Montparnasse.

- Il existe pourtant une véritable alternative qui, en plus, répondrait aux besoins des habitants :

Relier directement St-Quentin en Yvelines à Massy en prolongeant le RER C Massy-Versailles Chantiers (en cours de transformation en tram-train) par un prolongement sans changement nécessaire jusqu'à Saint Quentin en Yvelines.

Cette ligne ferrée peut être prolongée de Versailles à St Quentin pour 240 millions € (selon les chiffres donnés par RFF lors de l'enquête publique sur ce projet, par nécessité d'élargir le tronçon Versailles-St Cyr en creusant la colline) soit 10 fois moins cher que la ligne 18, annoncée pour 2,4 milliards €.

- Par ailleurs un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le Plateau sera opérationnel début 2016, sur le même trajet, donc en plus de la ligne 18. Ces deux transports, sur le même parcours, réduiraient encore l'attractivité de la ligne 18 et ses passagers prévisionnels.

- Pour une desserte correcte du territoire, les habitants réclament depuis longtemps :

*La rénovation et le renforcement du RER B.

*Des connexions nord-sud (des bus en site propre Les Ulis-Orsay-Bièvres-Vélizy et Chevreuse-Chateaufort-Buc-Versailles, et plus récemment un téléphérique urbain Les Ulis-Orsay-Moulon).

La ligne 18 ne répond pas à ces demandes locales.

La ligne 18 serait opérationnelle trop tard, elle n'apporterait aucun gain de temps et ne correspond pas aux demandes des habitants.

Son utilité publique n'est donc pas démontrée.

Un métro nuisible à l'agriculture et à sa pérennité sur le plateau :

L'agriculture périurbaine doit assumer des coûts supplémentaires (engins plus onéreux, déplacement contraints et plus onéreux, etc...). L'agriculture du Plateau de Saclay, qui est historiquement la première ressource du territoire, sera fragilisée par la ligne 18 et par la juxtaposition des transports (TCSP, ligne 18, voie rapide 2x2 voies).

Elle s'est désormais tournée vers le futur avec des circuits-courts (vente à la ferme, amap, cueillette au pré), a enclenché la qualité du bio dans certaines exploitations, contribue à la réinsertion sociale (Jardins de Cocagne), soutient les loisirs (centre équestres, pensions pour chevaux), fournit des plantations aux habitants (Allavoine).

Cette agriculture périurbaine mérite d'être soutenue et protégée car le 21^{ème} siècle en aura besoin pour nourrir les 13 millions d'habitants prévus en Ile de France avec un coût de transport réduit.

Un métro difficilement compatible avec la ZPNAF :

La ZPNAF interdit toute construction sur sa surface, comment un tracé aérien pourrait-il être compatible avec cette protection ?

Un métro néfaste à l'environnement :

L'Autorité Environnementale (A.E.) a exprimé dans le CDT Sud que les impacts sur l'environnement ont été très insuffisamment étudiés. L'A.E. formule un point précis à propos du métro également dans sa 5^{ème} recommandation concernant le paysage, il y est écrit « *l'A.E. recommande de fournir des illustrations de l'impact paysager des projets du CDT, ..., notamment de façon ciblée sur les secteurs les plus profondément modifiés, intégrant en particulier les perspectives en viaduc de la ligne 18 et ses différents ouvrages* ». L'A.E. exprime aussi sa préoccupation envers la dégradation des lisières boisées.

Ajoutons que, par la dégradation des paysages que provoquerait un tracé aérien du métro 18 sur le Plateau, le projet ne respecterait pas les principes de la Charte de l'Urbanisme Européen (préserver les terres agricoles, construire la ville sur la ville, préserver les paysages, contribuer à la qualité de la biodiversité dans les espaces ouverts).

Les espaces agricoles et forestiers par l'humidité et l'évaporation qu'ils fournissent réduisent le réchauffement et diminuent le Co2.

A l'inverse les espaces urbanisés et denses conservent et accroissent la chaleur d'un territoire.

Il serait logique que les nouveaux projets soient compatibles avec les orientations de la COP21 défendue par la France en décembre: La ligne 18 ne s'inscrit pas dans cette perspective.

Au total, ADEVE demande :

- **que le projet de ligne 18 de Massy à Versailles par traversée du Plateau soit abandonné pour les raisons énoncées ci-dessus,**
- **que soit réalisé le prolongement du RER C (futur tram-train) de Versailles Chantiers à St Quentin en Yvelines sans changement, beaucoup moins onéreux,**
- **que l'amélioration du RER B soit réalisée en priorité, tout comme les transports Nord-Sud demandés par les habitants,**