

**Monsieur Jean-Pierre Chaulet**  
**président de la Commission d'enquête**  
**publique de la Ligne 18 du Grand Paris**  
**Express**

**le 26 avril 2015**

Monsieur le Président,

Pour le collectif Palaiseau Terre Citoyenne (PTC) les différentes concertations avant l'enquête publique (4 réunions organisées par la Société du Grand Paris) n'ont pas permis d'obtenir des réponses simples sur le nombre de voyageurs / jours justifiant un équipement de transport tel qu'un métro lourd du même type que la ligne 14 du métro parisien. Nous nous sommes exprimés par la voix de notre président du groupe des élu.e.s PTC au Conseil municipal de Palaiseau, Michel Rouyer, lors de la réunion du 22 mars à Massy : nous n'avons toujours pas obtenu de réponse...

Nous avons également fait remarquer que la présentation même du dossier est une entorse aux usages démocratiques qui voudraient que tout ne soit pas joué avant le résultat de l'enquête publique.

La Société du Grand Paris et les responsables politiques qui ont décidé de ce projet piétinent le droit constitutionnel des citoyens à participer à l'élaboration de ce projet (*convention* d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel). La Société du Grand Paris se comporte en souverain absolu en donnant à l'avance les dates de début des travaux, le choix définitif des gares des parties enterrées ou pas et, surtout, elle présume que le choix d'un métro - qui devrait rester arbitraire tant que les alternatives proposées ne sont pas étudiées - est déjà fait. Même les avis des institutions telles que la Cour des Comptes, le Commissariat Général aux Investissements ou le Cercle des Transports sont méprisés. Et il semble que tout soit déjà décidé et les entreprises choisies..

Le collectif Palaiseau Terre Citoyenne est très défavorable à ce projet.

Voici les arguments qui expliquent notre opposition à ce projet, dans un moment de raréfaction notable des financements publics :

### **1- Les véritables enjeux du territoire**

Le projet de transport tel qu'il est présenté apparaît sur-dimensionné et fait abstraction des réels besoins et enjeux du territoire. En effet, celui-ci combine :

- **Un patrimoine agricole exceptionnel, en mouvement et à protéger.** Le plateau de Saclay possède les terres parmi les plus fertiles d'Île-de-France en raison de son irrigation naturelle. La moyenne des rendements de blé sur le Plateau varie entre 90 et 100 qx/ha contre une

moyenne de 74 qx/ha au niveau national. Ces rendements sont possibles grâce à la présence de limons et d'une nappe d'argile qui permet de retenir l'eau, garantissant ainsi une résistance exceptionnelle aux sécheresses. C'est l'un des rares territoires où le maïs n'a pas besoin d'être irrigué pour pousser.

Ce patrimoine est précieux pour la région et a été reconnu comme tel dans la loi du Grand Paris de juin 2010 avec la création d'une zone protégée de 4115 hectares dont 2354 de terres agricoles du plateau : la ZPNAF (Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière).

• **Une desserte en transport à inventer sur le campus Paris-Saclay, Opération d'Intérêt National.**

Même si nous nous sommes opposés à ce projet, le campus Paris-Saclay devrait regrouper 20 à 25 % de la recherche française d'ici 20 ans, ce qui aura pour conséquence une modification profonde du territoire, appelé de ce fait à s'urbaniser. Ce site de recherche d'excellence a en effet vocation à poursuivre le développement économique des zones de Courtabœuf et de Massy autour de la gare TGV.

• **Un projet de métro surdimensionné et trop coûteux.** Le coût de ce projet est élevé et son bilan socio-économique se révèle mauvais par rapport aux autres lignes.

Lors de la réunion du 22 mars, le chiffre de 400 millions annuels d'euros a été évoqué par la SGP. (Sans doute erroné, puisqu'il sera à la charge du STIF)

Mais 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.

## **2- Un réel besoin de transport**

---> **Un besoin majoritaire de transports Sud-Nord.**

Avec la ligne 18, la SGP fait comme si la majorité des usagers provenait de Paris ou de la petite couronne. Or, ce n'est le cas que d'un sur cinq, les quatre autres habitent à proximité du Plateau, en grande majorité dans l'Essonne (70,1%). Demain, ces proportions évolueront sans doute, mais pas de façon considérable. La ligne 18 ne répond donc pas aux besoins.

--> **Un trafic faible pour un transport lourd qui sera mis en service trop tard.**

Les évaluations du rapport Auzannet, globalement en accord avec celles du STIF, indiquent une charge maximale de 4 100 voyageurs à l'heure de pointe en 2025 et 6 000 en 2030. Si ces prévisions de trafic sont faibles sur Orly-Orsay elles le sont encore plus sur Orsay-Versailles. La partie Massy-Orsay ne dépasserait pas 4 900 voyageurs en 2030. On est loin des besoins correspondant à un métro automatique lourd qui offre une capacité 10 fois supérieure. De plus ces organismes officiels soulignent que ce métro arrivera très tard, bien après le déménagement des différents établissements prévus dans la frange Sud.

---> **La Ligne 18 : une mauvaise réponse aux vrais besoins.**

Dans son dossier d'enquête, la SGP a réévalué (surévalué) les prévisions de fréquentation, établies par le rapport Auzannet et le STIF, pour augmenter les bénéfices de son projet, en contradiction avec les avis de ces organismes officiels.

Ce projet privilégie les liaisons entre pôles d'activité (liaisons travail/travail) dont il est prouvé qu'elles ne représentent qu'une fraction marginale des déplacements régionaux (3 %).

Enseignants-chercheurs, techniciens, agents de service, étudiants, employés des entreprises actuels ou à venir viennent essentiellement des vallées limitrophes, soit qu'ils y résident, soit

qu'ils arrivent par l'un des deux RER. Ce métro ne leur sera d'aucune utilité pour gagner leur lieu de travail, surtout s'il voit le jour plusieurs années après leur arrivée.

Dans cette optique, le prolongement hypothétique dans une deuxième phase (2030 au mieux) vers Nanterre-La Défense sert à justifier un sur-dimensionnement de l'ouvrage dont la fréquentation attendue reste bien faible.

Par ailleurs, contrairement aux alternatives en moyens de transport dix fois moins coûteuses, la ligne 18 n'apporte aucun gain à certaines villes comme Wissous et Les Ulis.

### **3- Des solutions alternatives existent**

Répondre de façon adaptée aux besoins de mobilité nécessite une vision globale des interconnexions entre les différents types de transports. Ce n'est pas la logique retenue par la loi du Grand Paris, qui a mandaté la SGP pour la création d'un métro sans tenir compte de l'existant. Nous préconisons de donner la priorité absolue à l'amélioration du réseau lourd existant (RER) et de l'accompagner de systèmes plus légers, peu coûteux et correspondant aux besoins réels :

#### **---> La continuation de la modernisation du RER B.**

La Modernisation du RER B doit impérativement se poursuivre en matière de confort, régularité et performance. Elle est en cours dans le cadre d'un schéma de principe B Sud. Les efforts financiers importants répondront ainsi à un besoin fort et actuel des usagers de cette ligne. Un arrêt permanent à la gare du Guichet devrait être prévu pour s'interconnecter avec le transport par téléphérique urbain.

#### **---> Le prolongement de la ligne 14 d'Orly à Massy.**

La ligne 18 serait limitée à un prolongement de la ligne 14 d'Orly jusqu'à la gare intermodale de Massy Palaiseau et permettrait l'intégration du SMR, ce qui n'est pas le cas à Orsay ou Saclay.

#### **---> Le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) transformé en tramway.**

Le TCSP existant entre Massy et Saclay doit commencer son exploitation fin 2016 : comme tous les TCSP franciliens il est transformable, si nécessaire, en tramway. Cela constituerait une solution immédiate et adaptable lorsque les besoins dépasseront 1500 voyageurs/h aux heures de pointe entre Massy et Orsay. Le tramway est optimal en termes de trafic et il est moins cher. Les tramways existants et en réalisation en Ile-de-France (T2, T3, T6, T7) permettent d'atteindre des trafics jusqu'à 100 000 voyageurs/jour. On remarquera que, s'agissant du Plateau de Saclay, une ligne de tram consommerait relativement peu de terres agricoles et serait dans la fourchette basse du coût/km des tramways car elle n'est pas accompagnée de requalification urbaine, un tramway posé sur ballast.

#### **---> Le tram-train Massy-Versailles-St-Quentin.**

L'adaptation prévue du RER C Massy Versailles Chantier en Tram-train permettra le même temps de transport entre Massy et Versailles que la ligne 18 ; une extension vers Saint-Quentin peut être avantageusement étudiée.

#### **---> La création de téléphériques entre Courtabœuf-les Ulis et le Guichet – TCSP Orsay.**

Le téléphérique est un type de transport peu coûteux et de bonne capacité (6000 voyageurs/heure). Il permettrait, à partir de la gare RER du Guichet, de desservir la frange Sud du Plateau et la zone de Courtabœuf. Cela offrirait une liaison entre la zone universitaire

et la zone économique d'activité. Une étude devrait être initiée par la Communauté Paris Saclay.

**---> Un TCSP les Ulis RER B.**

Un TCSP en site propre entre le centre des Ulis et la gare de Massy permettrait de compléter le dispositif. Une ligne de bus rapide est déjà en place.

**---> Un renforcement des Pistes Cyclables et des postes de rechargement de vélos électriques.**

#### **4- le métro mauvaise solution : une analyse largement partagé par les institutions étatiques et régionales suivantes :**

**---> Protocole d'accord État-Région de 2011 Grand Paris Express**

L'État et la Région prennent respectivement acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte du Plateau de Saclay. Pour l'État : «La desserte du Plateau de Saclay dans les conditions prévues par la loi relative au Grand Paris de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du Plateau de Saclay. Cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020.»

Pour la Région : «La desserte du Plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau dont certaines sections sont déjà mises en service, qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Cette solution correspond aux perspectives de développement secteur.»

**---> Les experts du Cercle des Transports** ont repris dans leur récent rapport 7 une grande partie des arguments qui remettent en cause la nécessité immédiate du Grand Paris Express, au profit d'une amélioration des transports existants (RER B et C).

**---> Le Rapport Auzannet, 2012**

Il est évident que les niveaux de trafic attendus ne justifient aucunement un métro lourd permettant une capacité de 44 000 voyageurs en heure de pointe. La charge maximale du tronçon Versailles–Saclay–Orly est estimée à 4100 voyageurs à l'horizon 2025 et à 6000 en 2035 en heure de pointe. On peut lire p. 59 de ce rapport : « 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), soit un tramway ou un bus en site propre. »

**---> Le Commissariat Général à l'Investissement, 2015**

«La rentabilité socio-économique classique de la ligne est négative. Cela est dû, en grande partie, à la faiblesse des gains de temps apportés par la liaison, estimés par le STIF à 5 minutes par passager.»

Les principaux points faibles du projet sont :

- Une relative faiblesse des gains de temps et un usage de l'infrastructure (taux de remplissage) fortement dépendant de la capacité de la zone de Saclay à rabattre la population vers les nouvelles gares de la ligne 18.
- une estimation au plus juste des coûts d'investissement et d'exploitation alors qu'il existe des risques réels de conception (enfouissement sur un linéaire plus important que prévu, gare CEA), de travaux (aléas géotechniques, hydrogéologiques) et d'équipement (spécificités du matériel roulant).
- une absence de rentabilité socio-économique de la ligne Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers, si l'on ne tient compte que des effets transports, encore plus marquée pour le tronçon prévu en 2<sup>ème</sup> phase entre Orsay-Gif et Versailles-Chantiers.

Les bénéfices économiques de cette zone sont par ailleurs entachés d'incertitudes incontestables. Au final, l'avis du CGI est défavorable à la 2<sup>ème</sup> phase du projet (section Orsay-Gif - Versailles).

→ **Le Syndicat des Transports en Ile de France (STIF), octobre 2015**

Le STIF souligne la faiblesse de la rentabilité économique du projet comparé aux autres projets du Nouveau Grand Paris déjà étudiés. Le trafic de la ligne 18 est limité : environ 100 000 voyageurs journaliers sont attendus en 2030 au regard d'un coût d'investissement de l'ordre 3 milliards d'euros.

---> **L'avis de l'Autorité de Sûreté Nucléaire, 2015**

L'ASN considère que "compte tenu notamment de la présence de l'installation exploitée par Cis Bio international, l'arrêt annoncé par le CEA de ses réacteurs de recherche ne permet pas de garantir la future compatibilité des projets pris en compte par de CDT en lien avec la réalisation d'un pôle d'échange intermodal au Christ de Saclay (gare CEA St Aubin parking relais de 1000 places au sud du Christ de Saclay, gare routière) avec les risques liés aux installations nucléaires."

---> **L'avis de la Cour des Comptes sur les transports franciliens, février 2016**

Indépendamment de la difficulté de financer tous ces projets, il existe une forte incertitude sur la capacité des opérateurs et de l'industrie à mener de front et dans les délais actuellement envisagés, à la fois les chantiers de rénovation, de maintenance et de développement du réseau actuel. 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 sur le réseau Transilien.

Le rapport public annuel de la Cour des Comptes de février 2016, rappelle en p.503 : "Dans ces conditions, il est nécessaire de veiller à ce que la politique d'encouragement à l'usage des transports collectifs n'ait pas pour effet d'accroître le trafic sur les tronçons ferroviaires déjà saturés et de dégrader encore une qualité de service déjà considérée comme critique par les usagers, en particulier par les habitants les plus éloignés du cœur de l'agglomération. La Cour formule notamment, en conséquence les recommandations suivantes :

- à l'État et à SNCF Réseau, de maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien (recommandation réitérée) ;

- à l'État, de procéder à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuse des projets d'infrastructures de transport envisagés dans les 10 à 15 prochaines années à l'aune des capacités financières, techniques et humaines mobilisables au cours de cette période.

## **En conclusion**

Nous sommes bien évidemment partisans de multiplier les infrastructures de transport en commun. Mais nous pensons que la décision de construire cette ligne de transport lourd L 18 devrait être ajournée, ce qui était d'ailleurs prévu du fait de la construction du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). En effet, une autre décision aurait pu être prise, en fonction des emplois effectifs dans la zone, d'une analyse fine de la mobilité d'accès au plateau, et de la priorité à donner aux futurs investissements (les lignes 17 et 18 sur lesquelles nous avons des doutes devraient coûter 5 Md d'euros)

De plus ce projet de métro lourd ignore l'existence d'autres moyens de transports lourds qui mettent tout point du Plateau à moins de 3 kilomètres d'une gare : les RER B et C dont la modernisation en cours pourrait être compromise par le coût de cette nouvelle infrastructure.

Le RER B Sud serait peut-être, mais très modestement, soulagé, mais pas sa partie centrale la plus surchargée et tendue. Quant à la circulation automobile, elle ne serait que marginalement réduite compte tenu de l'impossibilité d'un réseau dense en grande couronne.

Jusqu'à présent la route reste le mode d'accès privilégié (mais pas forcément choisi), alors qu'il est rendu délicat par la topographie (routes étroites, sinueuses, escarpées). La seule voie à grande capacité, la RN 118, qui traverse le plateau du Sud au Nord est régulièrement encombrée. Un besoin urgent se fait sentir de liaisons vallées-plateau et de réunion des deux "étages" de l'Université par des moyens à la fois pratiques, d'un coût abordable et non pénalisant pour un environnement à protéger. Cette exigence élémentaire n'est pas examinée par le schéma d'ensemble et ses postulats contestables.

Ce projet soumis à enquête publique est pour nous inadapté, destructeur et ruineux.

- il ne rendra pas les services que ses promoteurs lui prêtent
- il ne répond pas aux besoins des populations et des usagers du campus
- il ignore délibérément toutes les alternatives raisonnables
- il représente une menace pour la pérennité de l'activité agricole
- il coûtera une fortune et sa rentabilité n'est nullement assurée

Pour toutes ces raisons, nous pensons que l'État et la SGP font une erreur aux conséquences graves dans la priorisation des investissements publics en termes de transports. Elles motivent notre avis négatif sur ce projet pour lequel nous souhaitons qu'un avis négatif soit émis à l'instar du CGI, du STIF et de la Cour des Comptes.

Le collectif Palaiseau Terre Citoyenne