

Enquête publique préalable à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris, du 21 mars au 26 avril 2016

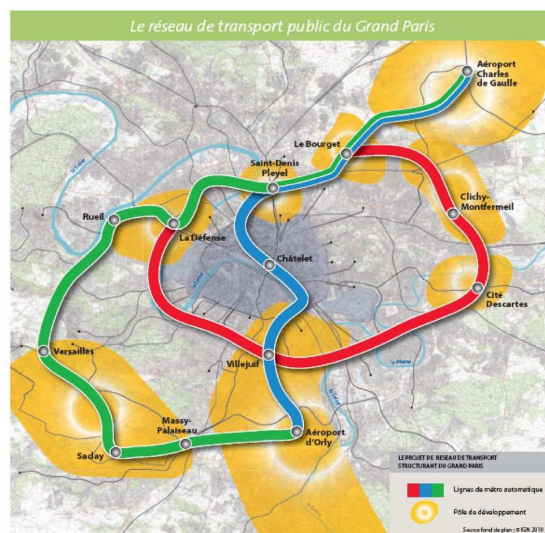
L'Union des Amis du Parc est une association agréée qui regroupe les associations et les usagers agissant pour la promotion et l'animation du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Elle a notamment pour buts de veiller à la sauvegarde des sites et paysages ainsi que la conservation et la mise en valeur du patrimoine historique et naturel. Trois communes du Parc, Magny-les-Hameaux, Châteaufort et Gif-sur-Yvette ont été incluses dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National décidée par l'Etat fin 2005. Dès 2006, L'UAP a rejoint ses partenaires l'UASPS (Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay) et l'AGVP (Association du Grand Parc de Versailles) au sein du collectif COLOS (Collectif OIN Saclay). Elle est également actionnaire de Terres Fertiles et a participé à la création de l'association Terre et Cité.

L'Union des Amis du Parc est directement concernée par la ligne 18 du Grand Paris Express qui devrait relier Versailles à Orly à l'horizon 2030. En effet, ce métro devrait traverser le territoire du Parc et la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) sur un viaduc d'une hauteur de 7 à 9 mètres. Les pylônes seraient théoriquement insérés dans l'emprise d'une infrastructure multi-modale sur la RD 36¹ qui va de Saclay à Châteaufort.

Suffisamment de voix se sont fait entendre pour décrier les nuisances sonores et visuelles d'un tel projet, nous ne reviendrons pas là dessus. Ni sur les impacts environnementaux que ce transport lourd pourraient engendrer s'il devait se réaliser un jour.

Ce que l'on constate aujourd'hui c'est que le dossier, tel qu'il est soumis à la consultation par la Société du Grand Paris (SGP), ne parvient pas à convaincre. Truffé d'imprécisions et d'incohérences, il ne répond pas aux questions que le public est en droit de se poser pour un projet d'une telle envergure mais surtout il est loin de remplir les promesses qui ont prévalu à son lancement.

Rappelons qu'à l'origine la ligne 18 (ligne verte du réseau de transport du Grand Paris impulsé par Nicolas Sarkozy et Christian Blanc) avait pour vocation de relier le futur cluster scientifique et technologique du plateau de Saclay aux grands pôles économiques régionaux et aux aéroports internationaux par un réseau automatique souterrain.



¹ TCSP prévu sur les deux voies actuelles de la RD36 + 2x2 voies. L'emprise prévue est de 72 mètres soit la largeur des champs Elysées !

A la suite d'un désaccord entre la Région et l'Etat, deux débats publics se sont tenus durant l'hiver 2010-2011 et ont abouti à un compromis. Le tracé du nouveau Grand Paris Express (GPE) a été arrêté par un décret en août 2011. Au début, la ligne verte ne comportait que 4 gares et devait être enterrée de bout en bout. Dans le décret, elle en compte sept de plus² et sur les 35 km de tronçon entre Orly et Versailles, 14 km sont prévus en aérien sur le plateau de Saclay.



Au moment des débats publics, toutes les associations de protection de l'environnement du plateau et des vallées limitrophes, l'UAP mais aussi Ile-de-France Environnement (devenue FNE Ile de France en 2015) se sont prononcées contre cette ligne tout au moins contre sa traversée du plateau de Saclay. Comment justifier la nécessité d'un transport lourd pour irriguer une zone si peu dense et dont la vocation agricole devait être pérennisée ?

La Région n'est pas convaincue non plus mais le président Sarkozy n'en démord pas. « *Qui peut honnêtement imaginer que nous réaliserions ici un campus d'ambition mondiale sans le raccorder directement, c'est-à-dire en moins d'une demi-heure, au centre de Paris ?* » D'autres élus influents et quelques directeurs d'établissements publics et privés installés sur le plateau surenchérisent.

« *Mettre Saclay à moins de 30 mn de Paris, Orly et La Défense et moins d'une heure de Roissy est un élément d'attractivité majeur qui renforcera considérablement la crédibilité du cluster scientifique et sa dimension internationale, et sa capacité à fixer des activités économiques à forte valeur ajoutée et créatrices d'emplois de haut niveau.* »

Sauf que ce beau rêve est en train s'envoler et qu'il pourrait bien se transformer en cauchemar. La perspective de relier directement Saclay à la Défense et à Roissy n'est plus dans les tuyaux. Les dates de mise en service annoncées des deux premières phases³ ont déjà été jugées irréalistes par le STIF et la Cour des Comptes. Le métro arriverait longtemps après l'installation programmée des établissements publics et des grandes écoles. Mais surtout, la plupart des gares sont éloignées des pôles d'emplois et des centres d'enseignements et de recherches.

Ceux qui connaissent un peu le plateau savent bien que ce n'est pas la Défense. Les entreprises et les établissements sont disséminés un peu partout et difficilement accessibles. Même si la réflexion menée depuis quelques années s'efforce de concentrer un peu plus les établissements de recherches publics et

² la gare de CEA Saclay est hypothétique en raison de sa proximité avec le CEA et celle d'Orly n'est pas présentée dans l'enquête

³ Phase 1 : Aéroport d'Orly / CEA Saint-Aubin ou Orsay-Gif, à l'horizon 2024 ;

Phase 2 : CEA Saint-Aubin ou Orsay-Gif / Versailles-Chantiers, à l'horizon 2030

privés⁴ autour de centres urbains plus denses, la promesse de relier le « cluster » directement au centre de Paris en 30 minutes ne sera jamais tenue. Premièrement parce que le métro n'est pas direct. Pour se rendre sur le plateau il faudra soit emprunter la ligne du RER B et changer à Massy, soit prendre la ligne 14 et changer à Orly, soit passer par Versailles. Et une fois rendu dans la gare la plus proche de son lieu d'arrivée, l'usager devra encore soit marcher sur une distance plus ou moins longue soit prendre un bus qui le déposera à proximité de sa destination finale.

Le moins qu'on puisse dire c'est que le gain de temps, qui constitue une part importante voire essentielle dans l'évaluation socio-économique des projets d'infrastructure de transport, n'est pas démontré.

La ligne 18 est-elle véritablement utile au cluster ?

Pour le savoir, il faut déjà faire un tour d'horizon des infrastructures de transport qui existent et de celles qui sont amenées à évoluer.

- Le TCSP Massy- Saint-Quentin-en-Yvelines (Express 91.06)⁵.

Ce projet de bus en site propre entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy est porté par les conseils généraux des Yvelines et de l'Essonne et inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France depuis 1994. **Son tracé est quasiment identique à celui de la ligne 18** sauf que sa desserte est beaucoup plus fine.



Une première section entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Magny-les-Hameaux a été réalisée en 2000. Le tronçon Massy-École Polytechnique a été mis en service en avril 2009, le tronçon Polytechnique le Christ de Saclay est quasiment terminé et il reste environ 6 km à boucler entre Saclay et Magny-les-Hameaux. Un dossier loi sur l'eau est actuellement en suspens⁶ en raison d'une « **non compatibilité** » entre le **tracé du TCSP et celui de la ligne 18**.

Nous ignorons si la récente décision du conseil départemental de l'Essonne⁷ de renoncer ou de reporter à plus tard les travaux du tracé de TCSP est destinée à lever cette incompatibilité. L'avenir nous le dira. Mais si par la suite nous devons apprendre que cette voie rapide est supprimée au profit de la ligne 18,

⁴ ZAC Polytechnique, ZAC du Moulon, ZAC de Satory.

⁵ Aujourd'hui sa cadence est d'un bus toutes les 4 minutes et il faut environ 9 minutes pour relier Massy à l'école Polytechnique.

⁶ Voir l'avis délibéré de l'Ae n°2015-73 du 18 novembre 2015.

⁷ Délibération du 11 avril 2016 soit en plein milieu de l'enquête publique !

les pouvoirs publics devront nous expliquer pourquoi la voie du TCSP déclarée d'utilité publique en 2011 ne le serait plus aujourd'hui, alors que le projet Paris Saclay prend de l'ampleur et que le métro n'arriverait au mieux qu'en 2030.

- **Les lignes B et C du RER**

Le plateau de Saclay est desservi au sud par le RER B, dont le tracé longe la frange sud du plateau, et au Nord par la liaison Versailles-Chantiers à Massy, actuellement assurée par le RER C qui doit être remplacé par le Tram-train Massy-Versailles en prolongement du Tram-train Evry-Massy.

L'actuelle station du Guichet se situe à seulement 2 km de la future gare Orsay-Gif du GPE et des liaisons par téléphériques peuvent parfaitement répondre au besoin de rabattement vers le plateau⁸.

La proposition des associations de relier le plateau et les vallées limitrophes par des téléphériques⁹ est une solution bien plus rapide à mettre en place, plus respectueuse de l'environnement et qui coûterait beaucoup moins cher qu'un métro (250 à 300 millions d'euros). Les téléphériques urbains permettraient de transporter des flux de passagers importants (6.500/heure) depuis des gares de RER vers des pôles d'activité, tant sur la frange sud du plateau que dans des secteurs comme Courtaboeuf et Satory)

Toutes ces infrastructures couplées avec des moyens de mobilités modernes (auto-partage, bus autonomes sans chauffeur, ...) rendent déjà cette ligne totalement obsolète, sans compter qu'elle arrivera bien trop tard.

La ligne 18 ne répond pas aux vrais problèmes de mobilité actuels et futurs

Les associations du plateau de Saclay et celles des vallées limitrophes ne cessent d'alerter les pouvoirs publics sur les dangers d'une asphyxie de la circulation routière. Actuellement près de 80% des salariés et étudiants viennent de l'Essonne et des Yvelines¹⁰. Avec les déménagements programmés, on peut s'attendre à ce que d'autres personnes choisissent de venir s'installer dans le Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse qui offre (encore) un cadre de vie attractif. Or les routes qui mènent au plateau sont déjà saturées tout comme la N118.

Pour illustrer le manque de stratégie de déplacements à l'échelle de ce territoire et l'incohérence des décisions prises par les différents décideurs¹¹ ces dernières années, voici un extrait du rapport de la commission d'enquête relatif à l'enquête publique préalable à l'approbation du contrat de développement territorial « Paris-Saclay territoire sud » daté de ...février 2016 :

« *Compte tenu :*

- *Du report sine die de l'aménagement du carrefour du Christ de Saclay,*
- *De la suppression du tunnel du carrefour de Saint Aubin,*
- *De la réflexion constante mais non aboutie des liaisons vallée-plateau,*
- *De l'impossibilité de réaliser un TCSP «continu» entre Courtaboeuf et le plateau,*
- *De l'impossibilité de définir une emprise au TCSP GIF –plateau,*
- *De l'inexistence d'un calendrier de réalisation du TCSP Massy-Courtaboeuf-Les Ulis,*
- *Du choix d'affecter la totalité du terrain disponible du domaine public de la RN 118 au seul métro, au détriment du TCSP Nord-Sud RN 118 et à la nécessaire amélioration de la fluidité du trafic routier sur cette RN congestionnée.*

La commission d'enquête constate :

- *que le flux routier va croître inéluctablement*
- *que l'expression « fluidité du trafic » est ici un subterfuge qui masque une congestion routière inévitable et une mobilité future particulièrement handicapante pour le développement du cluster scientifique. »*

⁸ A noter qu'une étude vient d'être lancée par la communauté Paris Saclay

⁹ <http://www.colos.info/images/doc/Tract-transport-c%C3%A2ble-Saclay-151112.pdf>

¹⁰ Chiffres INSEE

¹¹ SGP, EPAPS, CD78 et 91, STIF...

Le dossier d'enquête publique indique que la ligne 18 ferait gagner aux transports en commun 0,6 points de part modale et perdre à la voiture 0,3 points. La faiblesse de ces chiffres démontre que pour répondre à un vrai besoin d'intérêt général, il faut de toute urgence concentrer les moyens à résoudre les principales difficultés routières que rencontre le plateau de Saclay aujourd'hui, à savoir l'engorgement de la N118 et les liaisons nord-sud (plateaux-vallées).

L'utilité publique de la ligne 18 déjà contestée

En décembre 2012, le rapport Auzannet confirmait que sur la ligne 18 « les niveaux de trafic attendus ne justifient aucunement un métro lourd ». En août 2015, le Cercle des Transports a estimé « urgente » la rénovation des réseaux existants et la modernisation du réseau ferroviaire francilien. En novembre 2015, le Commissariat Général à l'Investissement émet un avis défavorable pour le tronçon Orsay-Versailles de la ligne 18 : faiblesse des gains de temps, investissement sous-estimés compte tenu des risques, absence de rentabilité socio-économique. Le 10 février 2016, la Cour des Comptes s'interroge sur la soutenabilité financière des projets ambitieux dont fait partie le réseau GPE. Elle réitère la recommandation de « maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien » et recommande à l'Etat de « procéder à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuses des projets d'infrastructure de transport envisagées dans les 10 à 15 prochaines années ».

Conclusion

Pour toutes ces raisons, l'Union des Amis du Parc émet un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris.

Elle demande que l'Etat et la Région

- respectent leurs engagements et veillent à la cohérence de leurs politiques publiques¹². L'Ile-de-France a besoin d'espaces de respiration et de maintenir une agriculture de proximité. La dynamique engagée par Terre et Cité soutenue par la Région et l'Europe est sur ce point exemplaire. Installer un métro sur le plateau de Saclay ferait voler en éclat tous ces efforts.
- réorientent leurs investissements en favorisant la relocalisation des emplois plutôt que les déplacements. Si l'on veut réduire la place de la voiture, la priorité doit être donnée au déploiement de la fibre optique dans les zones rurales pour permettre au télétravail et aux espaces de co-working de se développer.
- se concentrent sur l'entretien et la modernisation du réseau existant. Pour faciliter la desserte du plateau de Saclay, il faut d'urgence améliorer la capacité et le fonctionnement des RER B et C (automatisation, trains à 2 niveaux, troisième voie dans le tunnel Châtelet-Gare du Nord) et organiser les rabattements vers les pôles d'activités avec des téléphériques.

La présidente
Catherine Giobellina



¹² Le PNR et la ZPNAF ont tous les deux été classés par décret respectivement en 2011 et en 2013

