



**Union des Associations de Sauvegarde du  
PLATEAU de SACLAY**  
et des vallées limitrophes

## **Enquête publique sur le projet de métro ligne 18**

### **Avis de l'UASPS pour une déclaration d'inutilité publique**

En mars 1988, l'Etat ayant demandé aux communes du plateau de Saclay de se regrouper et de proposer un projet d'aménagement, les associations de protection de l'environnement de ces communes ont décidé de former entre elles une union destinée à défendre conjointement l'environnement dans tous ses aspects sur le territoire du plateau de Saclay (de Palaiseau à Guyancourt) et des vallées limitrophes.

Cette Union, créée le 13 mai 1988, a pris le nom de :

« *Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes* »

Elle regroupe actuellement 19 associations. Elle est agréée au titre de la défense de l'Environnement au niveau régional. Elle est membre fondateur du collectif COLOS (Collectif OIN Saclay) et membre de droite du conseil d'administration de FNE Ile de France.

Le présent avis est complémentaire à ceux formulés par COLOS et FNE Ile de France.

#### **Contours d'un projet inadapté, destructeur et ruineux**

Projet d'affichage politique, objet de prestige bien plus que d'intérêt général, la ci-devant Ligne verte du Grand Paris (désormais ligne 18 du GPE) repose sur deux pétitions de principe jamais démontrées :

- la nécessité de concentrer 20% de la recherche-développement nationale sur quelques kilomètres carrés en plein champs en région Ile de France
- l'autre "nécessité" de mettre ce "cluster" de dimension mondiale à moins d'1/2 heure de Paris centre et à portée des aéroports internationaux.

« *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 ?* » assénait un président de la République en 2010.

D'autant que ce programme de "campus urbain" n'a jamais donné lieu à un examen d'ensemble, ni au moindre débat public.

Tout au long de l'épais (et bien redondant) dossier d'enquête, la SGP vante les avantages supposés de cette infrastructure avec les mêmes formules incantatoires. On trouvera même des accents épiques sur la contribution des grandes infrastructures à la fabrication des paysages (réponse à l'AE, pièce J 9).

Le sens commun pourrait penser qu'a priori un métro représenterait une alternative intéressante au tout-voiture qui constitue le mode d'accès dominant aujourd'hui. Il n'en est pourtant rien. Le projet qui nous est présenté ne correspond à aucun des critères de l'utilité publique, dont on cherche vainement à le parer, telle que la résume le dossier :

*« Le projet est déclaré d'utilité publique si l'intérêt général qu'il représente est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraîne, aux inconvénients d'ordre social ou à l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il engendre. »*

(théorie classique du bilan, comme le Conseil d'État vient de le rappeler à propos d'un autre projet d'infrastructure ferroviaire).

Le débat public sur le réseau de transport du Grand Paris (fin 2010 – début 2011) avait déjà révélé de sérieux doutes sur l'intérêt d'une telle infrastructure lourde en grande couronne peu dense :

*« Pour que se développe le "cluster" espéré, il convient selon elle (SGP) d'offrir, notamment au secteur privé susceptible d'y investir, un moyen de transport efficace, capable de relier Saclay à Paris en moins de 30 minutes et Saclay à Roissy en moins de 50 minutes. À l'opposé, la Région juge, au regard du rythme de développement de ce site, qu'il est prématuré d'en assurer la desserte, celle-ci pouvant être réalisée au fur et à mesure des besoins. D'où des propositions, avancées de manière récurrente en réunions publiques, visant à ne pas réaliser ce tronçon, à en transférer le financement au profit du nord-est de la région parisienne et à renforcer les lignes RER existantes et les liaisons légères entre ces lignes et le plateau de Saclay dont de nombreux intervenants désirent sauvegarder la vocation agricole »*

Ces mêmes observations ont été notées par la garante de la concertation renforcée du printemps 2015 qui fait précisément référence à ce passage du bilan.

Cette préoccupation a depuis été réaffirmée par de nombreux experts, et très récemment encore par la Cour des comptes elle-même dans une analyse de la situation des transports ferroviaires de la région :

*« De fortes difficultés techniques*

*Indépendamment de la difficulté à 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 et d'engager quasi-simultanément la construction des infrastructures nouvelles prévues dans le projet du Grand Paris et de celles programmées sur le reste du territoire.*

*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. »*

On retiendra que la SGP n'a rien à (re)dire sur ce rapport :

## ***RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS***

***Le rapport relatif aux transports ferroviaires en Île-de-France n'appelle pas d'observation de la part de la Société du Grand Paris.***

C'était également déjà la position de la Région qui avait exclu cette ligne "verte" de l'accord conclu avec l'État le 26 janvier 2011 donnant naissance au GPE.

Le Cercle des Transports (qui regroupe des personnalités ayant quelques titres en la matière) formule le même constat :

*« L'urgence absolue dans la Région d'Ile de France est de rendre le réseau existant, RER et Transilien, efficace alors qu'il est actuellement très fragile. Ce constat rejoint celui que la Cour des Comptes a publié en février dernier. Ceci suppose des investissements importants dans la rénovation des infrastructures (12 milliards €), la modernisation de l'exploitation et le renouvellement du matériel (4 milliards €). »*

C'est encore ce sur quoi met l'accent le CD 91 (délibération du 11 avril 2016) :

*« RAPPELLE l'urgence à l'échelle régionale d'améliorer sensiblement la qualité de service des RER B, C et D par une fiabilisation du fonctionnement et une amélioration de l'offre pour répondre aux attentes prioritaires des usagers, des habitants et des entreprises du territoire. »*

Nous en sommes donc toujours au même point en 2016. Ce projet est inadapté, destructeur et ruineux.

1. il ne rendra pas les services que ses promoteurs lui prêtent
2. il ne répond pas aux besoins des populations et des usagers du campus
3. il arrivera trop tard
4. il ignore délibérément toutes les alternatives raisonnables
5. il représente une menace pour la pérennité de l'activité agricole
6. il coûtera une fortune (pas bien sérieux par les temps qui courent) et sa rentabilité n'est nullement assurée (au contraire)

### **1- Le projet ne résout qu'un problème marginal**

Abordant le plateau par l'Est (Orly, Massy) le projet suppose une majorité d'utilisateurs arrivant de Paris et/ou de la petite couronne. Première erreur. Cette provenance ne concerne qu'un petit cinquième des utilisateurs qui sont massivement originaires de l'Essonne (70%) et des Yvelines (8%). Il 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 à 5%). Dans cette optique, le prolongement hypothétique dans une phase ultérieure (2035 au mieux) vers Nanterre-La Défense sert à justifier un surdimensionnement de l'ouvrage dont la fréquentation attendue reste bien faible.

De plus il ignore l'existence des moyens de transports lourds qui mettent tout point du plateau à moins de 3 km 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 C va être transformé en tram-train Evry-Massy-Versailles. 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.

Comme le souligne le Commissariat Général aux Investissements (CGI) :

*« Il est encore plus urgent que soit améliorée l'accessibilité du Plateau de Saclay par le Sud et par le Nord. D'autant plus qu'il ne semble pas possible de soulager la RN 118 saturée par une circulation qui est pour 70 % du trafic de transit Nord Sud. »*

C'est donc avec une vision déformée que la SGP énonce les objectifs de la ligne 18 (Pièce D 1 p. 12) :

*« - Désenclaver le plateau et le relier aux quartiers et aux communes environnantes  
- relier les zones d'habitat et d'emplois »*

C'est ce qu'on pourrait en effet attendre d'un moyen de transport. Mais ce qui vaut peut être pour les zones denses ne correspond pas à la situation du plateau.

### **2- Le projet ignore les vrais problèmes et les vrais besoins**

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 de luxe ne leur sera d'aucune utilité pour gagner leur lieu de travail, surtout quand on sait que s'il voit le jour, ce sera plusieurs années après les nouveaux peuplements. Jusqu'à présent la route reste le mode d'accès privilégié (mais pas forcément choisi). La topographie rend celui-ci délicat (routes étroites, sinueuses, escarpées). Une seule voie à grande capacité, la RN 118, traverse le plateau du Sud au Nord. Elle 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 prix 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.

### **3- Un calendrier non crédible et de toute manière inadéquat**

Le calendrier, dont le STIF (et toute personne d'expérience) doute de la crédibilité, rend plus pressante encore la nécessité de solutions adaptées. Le scénario optimiste envisage l'ouverture du tronçon Orly-Saclay en 2024. En la matière on a rarement vu des délais arbitrairement fixés être tenus.

Cette échéance, qui a peu de chances d'être respectée, interviendra une dizaine d'années après l'installation programmée des établissements dont beaucoup ne sont d'ailleurs pas des créations mais des délocalisations imposées qui vont aggraver les problèmes de déplacements. En attendant, on fait comment ?

Asphyxie routière garantie. Beau bilan carbone ! Une solution partielle, déjà en partie opérationnelle, pourrait prendre de l'ampleur et trouver un avenir. Le TCSP Massy-Saint Quentin en Yvelines rendra, presque, les mêmes services, avec une desserte plus fine et des temps de parcours à peine plus élevés. N'attendons pas l'arrivée d'un hypothétique métro pour s'apercevoir qu'il est inutile.

Le Cercle des Transports attire également l'attention sur ce décalage :

*« Les 3 premières opérations du Grand Paris, prolongement de la ligne 14, ligne 15 Sud et EOLE Ouest, vont être mises en service au moins 2 ans plus tard que la date annoncée lors de l'enquête publique. Au-delà de ce phénomène classique de biais « optimistique » qui peut aussi concerner la ligne 18, le contexte financier donne à penser que le décalage de la mise en service sera encore plus important pour cette ligne. Cela nous paraît un élément indispensable de l'information qui doit être apportée au public. »*

#### **4- Des alternatives crédibles existent**

Le métro, s'il devait entrer en service, doublerait donc ce TCSP (bus à haut niveau de service) sur l'emprise duquel la possibilité d'un tram est réservée. Et ce, sans résoudre le problème du "dernier kilomètre", ni apporter le moindre commencement de réponse à la question des liaisons vallées plateau. N'étant pas spécialement conçu pour les besoins des usagers, et en décalage avec les programmes de constructions, il risque fort d'être délaissé au profit de mauvaises habitudes automobiles, ce que personne ne peut honnêtement vouloir.

Heureusement des alternatives fiables, (beaucoup) moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement sont parfaitement concevables. Navettes à partir des gares RER, transport à la demande, autopartage sont aujourd'hui rendus plus simples d'utilisation avec les NTIC. Les modes "doux" ou "actifs" de déplacements (marche, vélo) doivent être encouragés. Ils ne nécessitent pas d'importants aménagements. Le plateau (rigoles et cheminements) et ses abords s'y prêtent.

Enfin, si le relief (et l'exigence écologique) écarte l'ouverture de nouvelles voies routières d'accès, les mêmes contraintes rendent particulièrement pertinente la solution du transport par câble qui pourrait être étendue à la desserte de la zone d'activité complémentaire de Courtaboeuf et des Ulis.

Tout cela peut être mis en œuvre beaucoup plus rapidement et à moindre coût. Et il ne s'agit pas simplement de solutions complémentaires, elles constituent une réelle alternative.

Mais cela suppose que l'effort principal porte dans les prochaines années sur la mise à niveau des lignes de RER et pas sur une chimère pour le prestige.

De plus, la mise entre parenthèses (pour combien de temps ?) de la gare CEA-Saint Aubin compromet la deuxième phase du projet (Saint Quentin, Versailles Chantiers), envisagée à partir de 2030 et sur laquelle les avis sont généralement défavorables en raison de la très faible fréquentation attendue. Or c'est justement ce prolongement (et à plus long terme encore vers Nanterre-la Défense) qui sert à la SGP de justification au surdimensionnement de la ligne (réserve de capacité). Allez comprendre.

#### **5- Une menace pour la pérennité du plateau agricole**

La qualité des milieux naturels et la vocation agricole du plateau de Saclay sont une réalité historique. La pérennité de cette dernière et son évolution constituent une exigence sociale, économique et écologique. Au moment où l'attention est régulièrement attirée sur la disparition accélérée des terres agricoles, le maintien de cette activité en zone périurbaine est un impératif.

Le législateur en a pris conscience en créant une Zone de protection naturelle agricole et forestière. Alors, pourquoi en compromettre l'existence par ce type d'infrastructure dont les avantages supposés sont loin de compenser le coût et les nuisances ? A qui fera-t-on croire que cette entreprise pharaonique ne débouche pas sur une urbanisation complète du plateau destinée à terme à justifier la dépense engagée ? ou à éponger les dettes accumulées ?

A cela s'ajoute le mode de réalisation prévu : construction en viaduc sur le plateau. Outre les nuisances esthétiques et sonores, cette solution (soi-disant plus économique que le souterrain) ne peut que représenter une gêne pour le fonctionnement des exploitations. Où est la cohérence ?

On ne peut se satisfaire des réponses apportées à l'avis de l'Autorité environnementale (pièce J 9) qui, trop souvent, renvoient à des études ultérieures à conduire au fur et à mesure de l'avancement des opérations. Ni de lire que les évaluations de la SGP ne peuvent être comparées à celles effectuées localement et dans le cadre du CDT.

## **6- Un projet ruineux pour les finances publiques**

Enfin, le coût de l'opération est disproportionné au regard de son utilité réelle. L'estimation, non révisée à ce jour, le chiffre à 2,9 Mds€ (hors matériel roulant). Comme en matière de délais, on ne connaît pas d'exemple de respect des enveloppes prévisionnelles. Certains évoquent même un facteur  $\pi$  et les plus optimistes une multiplication par 2. Déjà les demandes conjointes du STIF (qui émet une réserve sur ce chapitre), de la RATP (futur gestionnaire) et de la SNCF laissent présager des dépassements non négligeables. Est-ce bien raisonnable en ces temps de vaches maigres et de compression des dépenses publiques ? D'autant que, même si la rentabilité n'est pas le seul critère à retenir pour un investissement, les prévisions de trafic (que la SGP gonfle) sont très inférieures aux normes habituelles pour un équipement de ce genre.

Le **STIF** (7 octobre 2015) **souligne la faiblesse de la rentabilité économique du projet** comparée 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 de 3 Mds€.

Le **CGI** déjà cité fait état d'un **bilan défavorable** :

*« 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. »*

Le **Cercle des Transports** se projette un peu plus loin :

*« Le financement de l'exploitation à l'horizon 2025 n'est pas assuré. En retenant un taux de croissance économique de 1,5% par an, les ressources, en provenance des entreprises, des voyageurs et des collectivités ne permettent pas de couvrir des dépenses de fonctionnement en forte expansion. Ces difficultés apparaissent dès 2017 avec la diminution des recettes du pass Navigo. Même si une ligne automatique comme la ligne 18 est plus économe que les lignes classiques, elle provoque quand même un surcroît de dépenses dont le financement n'est pas assuré. »*

et conclue sa contribution :

*« Nous émettons donc un avis très défavorable à l'utilité publique de la ligne 18. »*

Le **CGI** émet un avis défavorable à la deuxième phase du projet, à savoir la section ouest Orsay-Gif <> Versailles-Chantiers, et favorable à la première phase du projet, à savoir la section est Aéroport d'Orly <> Orsay-Gif, avec les réserves suivantes :

- renforcer au plus vite la réflexion et la concertation avec les acteurs du Plateau de Saclay ainsi que les moyens de mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse de déplacements tous modes dans le périmètre d'influence de cette section de la ligne 18,
- réaliser des analyses complémentaires pour lever les difficultés de desserte du plateau de Saclay et faire face à la saturation de la RN 118 et du réseau routier,
- maîtriser les coûts en commençant par une meilleure estimation des risques qui pèsent sur les coûts de conception, des travaux et d'exploitation de la section.

Aujourd'hui la sagesse, qui peut s'appuyer sur les experts cités, de l'IAU IdF et quelques voix au STIF, commande de différer toute décision sur cette opération, en "mettant le paquet" sur la modernisation du réseau existant (+ lignes 14 et 15) ... jusqu'à ce qu'on s'aperçoive que les solutions de substitution ont fait leur preuve à la plus grande satisfaction des usagers ...et que la ligne 18 n'a jamais eu de raison d'être.

**A mal poser les problèmes, on ne peut apporter que de mauvaises solutions.**

**Avis défavorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 18.**

*Pour le Conseil d'Administration, le 22 avril 2016*

*Le Président*

*Lionel Champetier*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. Champetier', written over a horizontal line.