

## Ligne 18 : la nocivité du tronçon Saclay-Versailles

COLOS, novembre 2020, mise à jour novembre 2021

En septembre 2017, la Ligne 18 a failli être supprimée. À cette occasion, le préfet de région de l'époque, Michel Cadot, a consulté la présidente de la région, Valérie Pécresse, sur un éventuel report du tronçon Saclay-Versailles de la Ligne 18. Dans [sa réponse](#), Mme Pécresse fait feu de tout bois pour défendre ce tronçon. Nous reproduisons ci-dessous, en rouge, l'ensemble de ses arguments, assortis de nos commentaires, en bleu.

---

Vous vous interrogez sur l'opportunité de reporter la réalisation de la ligne 18, **en particulier sur la partie entre la station CEA St-Aubin et Versailles**. Sur ce point, je voudrais souligner plusieurs points qui me paraissent essentiels :

1. le bouclage à Nanterre fait passer le trafic de 100 000 voyageurs/jour sur Orly- Versailles à 200 000 voyageurs/jour sur Nanterre-Versailles-Orly, **il faut donc accélérer le calendrier et le bouclage à Nanterre pour la rentabilité du projet ;**

Comme [nous l'avons démontré dans l'avis de COLOS](#) soumis à l'enquête publique modificative sur la ligne 18 de juin-juillet 2020, si la ligne 18 respecte l'intégrité des terres agricoles du plateau de Saclay, elle ne pourra jamais prétendre à une quelconque rentabilité socio-économique.

À plus forte raison, c'est le cas pour le tronçon Saclay-Versailles, pour lequel les prévisions de trafic ont toujours été les plus faibles de toute la ligne. C'est pourquoi, dans le cadre de l'enquête publique sur la ligne 18 en 2016, les contre-experts mandatés par le Commissariat général à l'investissement (CGI) – depuis lors renommé en Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) – ont exprimé un **avis défavorable sur ce tronçon**. Pour l'enquête publique modificative de 2020, la SGPI a fait faire une [nouvelle contre-expertise](#) (publiée postérieurement à cette enquête), qui se montre tout aussi critique que la première. Les contre-experts y rappellent que « *Dans le rapport de 2016, les contre-experts, estimant que **la rentabilité du tronçon Saclay-Saint-Aubin-Versailles était négative**, avaient recommandé que cette liaison soit différée. Cette recommandation reprise dans l'avis du CGI, n'a pas été retenue dans l'arbitrage du Premier ministre.* » et affirment que « **La question demeure aujourd'hui.** » La SGPI en a néanmoins tiré un avis favorable en indiquant, entre autres, qu'« **il apparaît clair que les bénéfices attendus (…)** ne seront au rendez-vous que si le plateau de Saclay offre rapidement la forte densité espérée ». Or, il n'y a guère d'opportunités de densification significatives sans porter atteinte à la Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF).

Selon les prévisions de trafic du Grand Paris Express de la SGP elle-même (dans le dossier d'enquête publique de 2020), le très hypothétique prolongement jusqu'à Nanterre [ne changerait pas grand-chose au trafic sur le tronçon Saclay-Versailles](#). Au demeurant, ce prolongement n'a jamais figuré qu'en pointillé sur les plans.

2. la réalisation de la ligne permettra le **transfert de technologies**, aujourd'hui théorique. Les industriels sont à Versailles - St Quentin - Guyancourt, les laboratoires sont à Saclay (pôle scientifique et technologique majeur qui concentre déjà 15% des dépenses de recherche et développement de la France), les financeurs sont à La Défense, et les startups sont à Paris tant qu'il n'y a pas les transports ;

Prétendre que transfert technologique entre deux entités implantées de part et d'autre du plateau et le contact avec des financeurs installés à La Défense seraient compromis par l'absence de la ligne 18 relève de l'imposture. Ce transfert de technologie est aussi théorique que celui entre Polytechnique et Danone, qui a servi de prétexte à Danone pour son implantation actuelle et qui s'est avéré complètement factice.

Pour des déplacements ponctuels, comme cela est nécessaire pour les partenariats, les moyens de transport actuels suffisent. D'une façon générale, les déplacements travail-travail ne couvrent que 3 % de la totalité des déplacements. À l'heure du numérique, nul besoin de renforcer les déplacements physiques.

3. si les transports n'arrivent pas à Saclay très rapidement, la France perdra **la bataille mondiale** qui se joue dès aujourd'hui pour accueillir **les meilleurs laboratoires, startups, experts sur l'intelligence artificielle, l'impression additive, la cybersécurité**, 2024 c'est déjà très tard au vu de la promotion active déjà réalisée et des implantations existantes. Nous nous ferons doubler sur la mobilité de demain, le véhicule intelligent, la lutte contre le changement climatique ;

D'après l'expérience de Cédric Villani, les meilleurs talents en intelligence artificielle ou autres technologies de pointe se font recruter par des entreprises ou laboratoires à l'étranger (aux États-Unis en particulier) qui leur offrent des rémunérations et des conditions de travail bien meilleures que celles qu'ils peuvent espérer obtenir en France. La présence de la ligne 18 n'y changerait rien. Au demeurant celle-ci servirait principalement à véhiculer des personnes entre Paris et Saclay, ce qui ne concerne qu'une faible proportion des usagers de Paris-Saclay.

En tout état de cause, cet argument ne justifie en rien le tronçon Saclay-Versailles, dont on n'a nul besoin pour desservir la frange sud du plateau.

4. **le plateau aujourd'hui n'est pas attractif** l'impulsion politique a permis l'installation des meilleurs laboratoires et écoles et quelques grands industriels ont suivi mais les startups ne restent pas et la dynamique internationale ne prend pas. La zone est inaccessible, congestionnée. notamment depuis et vers Versailles mais aussi vers Orly vers lequel le temps d'accès en voiture est aléatoire. Les entreprises ont besoin d'un accès rapide aux aéroports et nœuds économiques : l'accès à Orly permet des partenariats avec l'Allemagne sur l'industrie pour faire le poids face à la Chine ;

Il serait naïf de croire que l'attractivité de Paris-Saclay dépend de sa desserte par une ligne de métro. Reposant sur une vision ancrée dans l'esprit des Trente Glorieuses, en décalage avec les enjeux de notre époque, il vaudrait mieux, pour éviter l'échec total de Paris-Saclay (que personne ne souhaite) privilégier l'investissement dans les liaisons plateau-vallées, pour en faire un lieu vivable et non un lieu de passage stérile. La « mondialisation heureuse » est derrière nous, le XXI<sup>e</sup> siècle sera sobre ou ne sera pas. Les échanges entre Paris-Saclay et des partenaires étrangers seront avant tout numériques et non aéroportés. Il y a donc tout lieu de ne plus agrandir le cluster, faute de quoi on accroîtrait encore les nuisances comme dans la vraie Silicon Valley, où les conditions de circulation sont déjà pires que celles rencontrées à Paris-Saclay. Du reste, l'attractivité de celle-ci, aujourd'hui en perte de vitesse, a été le résultat d'une alchimie que personne n'a réussi à reproduire, même aux États-Unis.

Si « la zone est inaccessible, congestionnée », c'est le fait de sa topographie : celle d'un plateau entourée de vallées encaissées, telle une forteresse entourée de douves. Les aménageurs de Paris-Saclay ont joyeusement ignoré cette simple réalité – se disant peut-être que « l'intendance suivrait » – et cueillent maintenant les fruits amers de cette légèreté.

Les startups préfèrent les aménités de la ville qu'elles n'auront jamais à Paris-Saclay. C'est d'ailleurs pourquoi il y a plus de startup à San Francisco que dans toute la Silicon Valley et beaucoup plus à Paris qu'il n'y en aura jamais à Saclay. .

Vouloir construire à marche forcée, imposée d'en haut, quelque chose qui ressemble à la Silicon Valley qui s'est construite peu à peu sur des décennies, de façon « bottom-up », relève d'une certaine arrogance, ayant pour conséquence vraisemblable de voir partir des milliards en fumée.

5. l'absence de transports efficaces est sous-optimale car elle annihile l'effet de tous les investissements publics consentis par l'État et les collectivités : aménagement du plateau, déménagement des écoles, construction de logements, financement de laboratoires, de programmes de recherche et d'entreprises, équipements publics. **Il faut concentrer les investissements au lieu de saupoudrer ;**

Là encore, l'argument ne répond pas à l'interrogation sur le tronçon Saclay-Versailles de la ligne 18.

Comme [la Cour des comptes l'a observé](#), le projet Paris-Saclay est entaché de nombreuses erreurs. Mais ce n'est pas une raison d'aggraver le problème ; *errare humanum est, perseverare diabolicum* ! En effet, la vision urbanistique d'hyperconcentration des activités est dépassée et nuisible, surtout [« au milieu de la pampa »](#).

Mais maintenant que de nombreux établissements y sont installés, comment faire pour limiter les dégâts ? Voici nos préconisations :

- Privilégier les dessertes de proximité assurées par des moyens de transports légers, orientées sud-nord, afin de répondre à la demande réelle. Dans le cadre des Assises de la mobilité, nous avons fait le tour de [toutes les alternatives envisageables](#). Organiser des rabattements sur les moyens lourds existants (RER B et C). Les moyens légers doivent être adaptés au terrain, tels un téléphérique urbains ou une liaison de type [CarLina](#).
  - Ne pas réaliser la ligne 18 et surtout pas le tronçon Saclay-Versailles car ce métro serait contre-productif dans la mesure où il induirait la création d'une « ville dissociée » : ceux qui y travaillent habitent ailleurs et ceux qui y habitent travaillent ailleurs. Cela empêcherait l'éclosion d'une vie locale à Paris-Saclay et diluerait par ailleurs [l'autonomie exemplaire du bassin de Versailles/Saint-Quentin](#), un cas d'école de « [zone cohérente](#) », où plus de la moitié des actifs résidents travaillent dans le même bassin.
6. **de nombreuses entreprises implantées sur le territoire des Yvelines à proximité de la ligne sont dans une situation critique au regard des déplacements de leurs personnels<sup>1</sup>**. Ainsi, la saturation des transports asphyxie le bassin de Saint-Quentin-en-Yvelines qui est pourtant le **premier pôle industriel d'Ile-de-France** (145 000 emplois industriels] et le deuxième pôle économique après La Défense, Sur toute cette zone, la saturation du réseau routier (A86, A12, D36...).rend de nouveaux bus inutiles, **seul un réseau ferré peut désengorger la zone**. Pour beaucoup de ces entreprises, la difficulté de l'accès en transport est un sujet de friction important avec les représentants du personnel, certaines personnes ne pouvant pas se garer le matin et devant en conséquence prévoir d'arriver très tôt. Selon l'association Delta SQY qui regroupe les entreprises de la zone, **le ratio moyen d'utilisation des transports en commun par les salariés est de 15% seulement**. Le turnover est très élevé (par exemple chez Airbus à Élancourt qui peine à fidéliser des experts sur la cybersécurité), les cadres de niveau international basés à l'étranger n'acceptent pas d'être recrutés sur des sites aussi mal desservis. **Les directions générales de ces entreprises attendent des signaux des pouvoirs publics sur l'amélioration des transports pour poursuivre le développement de leur site**. C'est le cas notamment du site de Safran à Magny-les-Hameaux où il n'y a plus aucun recrutement dans l'attente de l'amélioration de la desserte (1300 employés actuellement 11 000 m<sup>2</sup> vides). Une autre entreprise du CAC40 est en train de renoncer à implanter un laboratoire d'intelligence artificielle dans cette zone et choisira Paris, là aussi à cause du déficit de la desserte. Sur Élancourt, Airbus est locataire jusqu'en 2020 et réfléchira à la suite en fonction des annonces. Le représentant local des PME est inquiet quant à la stabilité du bassin d'emploi et à l'implantation des donneurs d'ordre et pointe les mêmes difficultés de fidélisation des talents ;

---

<sup>1</sup> Renault a 11 000 places de parking quotidiennement remplies à Guyancourt, quasiment autant que d'employés

Puisque nous n'avons pas un régime de type soviétique, chaque entreprise et ménage est libre de s'installer selon ses souhaits, mais en aucune manière ne peuvent-ils attendre de la collectivité de venir mettre à leur disposition un moyen de desserte commode quelle que soit leur localisation. Au contraire, il ne serait nullement aberrant que les pouvoirs publics les encouragent, par des incitations fiscales, à se localiser de façon à minimiser les distances domicile-travail. Cela vaut également pour les étudiants qui fréquentent les établissements de Paris-Saclay et dont on entend dire parfois qu'ils réclament la ligne 18 pour pouvoir « profiter des joies de la capitale ».

Les entreprises dont il est question ici se sont installées dans ce secteur en profitant de prix bas du foncier, dus à l'absence de desserte performante ; elles réclament maintenant la mise en place d'une telle desserte, avec plus-value foncière à la clé (pour celles qui sont propriétaires de leur terrain), aux frais des contribuables. Or, personne ne les a forcées de s'installer là et la Région n'a aucune obligation de répondre à leur sollicitation. Si elles estiment qu'elles feraient mieux de s'installer ailleurs, rien n'oblige les pouvoirs publics à les en dissuader. Si une entreprise implantée dans les Yvelines souhaitait se relocaliser en Seine-et-Marne, par exemple, il serait incongru que la présidente de la Région chercherait à la retenir.

Dans [son avis soumis à l'enquête publique sur la ligne 18 de 2016](#), la société Airbus Defence & Space, installée dans la zone de la Clef Saint Pierre à Élancourt (tout à fait à l'ouest de Saint Quentin-en-Yvelines), ose affirmer : « une part importante de nos salariés habitent à l'est du plateau de Saclay » (page 3), tout en présentant une cartographie (en page 4) de la localisation des domiciles de son personnel qui montre que très peu de salariés habitent à proximité du tracé de la ligne 18. Pour la plupart, ils sont localisés dans le bassin de vie de Versailles-Saint Quentin mais au total leurs domiciles sont très dispersés. Cela est typique pour toute grande société spécialisée dont les filières de métiers sont très souvent fort peu nombreuses : ces entreprises ont des aires de recrutement très vastes et il est très difficile d'organiser le transport pour un personnel aussi éparpillé.

En tout état de cause, la ligne 18 ne s'arrêterait pas devant chaque site industriel et les CSP+ préfèrent venir en SUV si leur lieu de travail est situé à plus de 200 m d'une gare...

7. la réalisation de la ligne serait aussi une opportunité de développement pour Toussus-le-Noble (écosystème autour de l'avion du futur, bac à sable exceptionnel pour les essais sur pistes), de Satory (piste d'essais, lien civil - militaire avec Renault Trucks-Nexter). et de Saint-Quentin-en-Yvelines ;

Le site de Toussus-le-Noble serait très éloigné de la moindre gare de la ligne 18 ; la plus proche serait celle de CEA Saint-Aubin, qui constituerait l'extrémité du tronçon Orly-Saclay, ce qui ne nécessiterait donc pas de réaliser le tronçon Saclay-Versailles.

Cet argument est vide de sens, sauf si l'intention non avouée est d'urbaniser tout le plateau agricole de Saclay et, concomitamment, de rajouter des gares entre Saclay et Guyancourt. Dans ce cas, on rejoindrait le projet initial de Christian Blanc en 2008, qui prévoyait d'urbaniser à peu près tout le plateau, hormis un parc de 800 hectares. D'ailleurs, dans son ouvrage *La croissance ou le chaos* de 2006, il avait écrit que « le meilleur moyen d'éviter le mitage des terres agricoles du plateau, c'est d'anticiper la fin de la vocation agricole de celui-ci ».

8. plusieurs dirigeants de sites industriels nous ont signalé que la présence de la ligne permettrait d'organiser des programmes avec les étudiants des écoles et des universités avec l'objectif de mieux faire connaître ces entreprises et le monde de l'industrie aux futurs diplômés et ainsi de développer les échanges entre industrie, écoles et universités ; un grand industriel français du CAC40 indique qu'un laboratoire commun avec une école d'ingénieur du plateau est en projet mais ne verra pas le jour sans la ligne 18 ;

Le « grand industriel du CAC40 » fait de l'esbroufe. Ces mouvements d'étudiants représentent un trafic infinitésimal qui, de toute évidence, ne justifie pas un métro.

9. la SGP a déclaré à plusieurs reprises (cf courrier du 19 avril 2017 de la SGP) qu'il était possible de réaliser la ligne jusqu'à Saint-Quentin Est en 2024, et par ailleurs le financement existe. Or la ligne 18 (y compris dans sa partie ouest) est un projet important pour la réussite des Jeux Olympiques dans la candidature Paris 2024, avec la desserte du Golf de St-Quentin-en-Yvelines (compétition de golf), de l'Île de loisirs (BMX) et de Versailles (équitation) ; la ligne jusqu'à Saint-Quentin permettrait aussi d'améliorer la desserte du site de l'exposition universelle avec une fréquence de trains possible toutes les 90 secondes au lieu de 170.

Entre-temps, la candidature française à l'Exposition universelle a été retirée. Heureusement, car cet événement aurait posé des problèmes de transport incommensurables.

Quant aux JO 2024 – même s'ils étaient reportés d'un an à cause d'une nouvelle pandémie – ils seront terminés longtemps avant la date prévue pour la livraison de ce tronçon (2030).

D'une façon plus générale, de tels événements éphémères ne sauraient justifier la réalisation d'infrastructures lourdes permanentes. L'organisation sur le Golf de St-Quentin-en-Yvelines de la Ryder Cup 2018 – événement d'une ampleur bien plus importante que celle de la compétition olympique – a été réalisée uniquement avec des équipements temporaires.

Dans ce contexte, il ne faut pas sous-estimer l'impact catastrophique qu'aurait une annonce par le gouvernement d'un arrêt de la ligne à CEA Saint-Aubin : l'impact sur les décisions d'implantation des entreprises et la stabilité du bassin d'emploi sur la partie des Yvelines desservie par la ligne 18 serait très fort, et la dynamique autour du projet Paris- Saclay (qui s'étend jusqu'à Versailles) et de l'OIN (effet d'entraînement auprès des élus, anticipation et création de logements, etc.) serait cassée.

Aucun des arguments de Valérie Pécresse ne résiste à une analyse objective.

Nous préférierions qu'elle ne sous-estime ni la quantité faramineuse d'argent public qui risque d'être gaspillée par le projet Paris-Saclay, ni l'impact catastrophique qu'aurait la réalisation du tronçon Saclay-Versailles sur les terres agricoles du plateau de Saclay et sur le cadre de vie de tout le secteur qui englobe cet espace de respiration à 20 km du centre de Paris.