

Avis de l'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes

L'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay (UASPS) regroupe 13 associations de défense de l'environnement totalisant environ 1200 adhérents. Une présentation plus détaillée est jointe en annexe.

L'avis général de l'UASPS sur la ligne 18 est très défavorable car il s'agit d'un transport surdimensionné par rapport aux besoins prévus à court terme. Il est visiblement prévu pour servir de support à une urbanisation à long terme du plateau de Saclay. Son coût pharamineux est sans rapport avec le service qu'il est censé rendre, et il obère inutilement les capacités financières de la France en cette période de crise sanitaire et économique. Des moyens de desserte locales du plateau de Saclay, appuyés sur les transports capacitaires existants, seraient à même de fournir le service attendu à un coût très réduit.

Un constat quasiment identique figure dans la contribution de l'UASPS à l'Enquête Publique Modificative de la Ligne 18 de 2020, qui reste en grande partie valable. Elle est rappelée ci-dessous dans les pièces annexes. La présente contribution s'en distingue par des compléments relatifs aux spécificités du tracé Saclay Versailles ou relatifs à des études nouvelles réalisées depuis.

Introduction

L'objet principal de cette enquête est la modification de la configuration de la ligne de métro par sa mise au sol sur 5 km reliant le CEA de Saclay à Magny-les-Hameaux, précédemment tracée en viaduc sur piles de 8m de haut. Cette solution écarte définitivement le passage d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui aurait eu une meilleure utilité que le métro. En effet, il assurerait une desserte locale sans engendrer une urbanisation excessive de la région, ni un surplus de circulation.

Son objet secondaire est le déplacement de la gare de Guyancourt, précédemment prévue sur la friche THALES et qui viendrait s'implanter maintenant en plein milieu d'un bois sur les terrains du Technocentre Renault. De ce fait, 7 hectares d'espaces paysagers protégés sont amenés à disparaître.

C'est aussi la modification des 9 puits de « secours » situés entre Magny-les-Hameaux et la forêt domaniale de Versailles, les puits étant distants de 800 mètres les uns des autres. Ces puits sont des ouvrages en béton permettant l'accès au tunnel. Ils sont identiques et de taille imposante, consommant jusqu'à 0,5 hectare de surface par puits, comme celui en plein cœur de la forêt domaniale, le puits Saint-Martin.

Un spécialiste donne son avis :

Jean Vivier, ancien expert des transports, estime, dans une tribune au « Monde » du 7-6-2021, que l'actuel projet d'extension du réseau de transports de l'Ile-de-France est à la fois coûteux et peu satisfaisant, avant de proposer d'organiser une consultation des Franciliens sur le choix de la politique de transport de leur région.

Dans une tribune du Monde (« Observations sur le Grand Huit de Christian Blanc », 3 juin 2010), je concluais ainsi mon analyse : « Le Grand Huit ne répond pas à une logique d'amélioration des conditions de déplacements. Il témoigne d'une vision dépassée des conditions de la croissance économique et d'un parti pris d'aménagement du territoire contraire à l'objectif écologique de mettre fin à l'étalement urbain. »

Depuis 2011, le projet n'a pas été modifié. Avant la pandémie et la croissance importante de l'endettement de la France, la Cour des comptes dénonçait déjà la dérive des coûts et préconisait de réviser le périmètre et de revoir fortement le phasage du projet. Qu'importe, rien ne semble remettre en cause ce projet, en partie inutile, projet qui semble soutenu par presque tous les partis politiques.

Ile-de-France Mobilités (IdFM, ex-STIF) a une longue expérience des projets de transport, et la RATP une pratique de longue date de la maîtrise d'ouvrage de la construction des lignes de métro. On aurait pu penser, sans pour cela décider à l'avance du choix de l'opérateur, que IdFM, avec l'aide de la RATP, était parfaitement qualifié pour conduire

le projet. Eh bien non, quand on peut faire simple, on fait compliqué : c'est à une nouvelle entité, la Société du Grand Paris (SGP), que l'on confie la responsabilité de conduire les études censées justifier les projets dont elle assure la maîtrise d'ouvrage.

C'est typiquement un montage vicieux où une organisation, non contrôlée par des experts extérieurs et sans possibilité d'être sanctionnée par un vote populaire, qui a pour principal objectif de maintenir son existence et de prospérer.

Une question jamais posée et pourtant fondamentale : est-il possible de bien desservir la population avec des distances entre stations de 2 à 4 kilomètres ? En fait, cela nécessite un réseau de bus de rabattement. En comparaison, un tramway, avec une station tous les 500 mètres, est plus efficace et moins onéreux.

Le métro ne crée pas le trafic.

La recherche de justification

En contradiction avec les études du Syndicat des Transports d'Île de France (STIF) réalisées en 2015, les nouvelles études de trafic réalisées par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA) de juin 2020 ne confirment pas le besoin d'un métro, prévu pour une capacité de 40 000 passagers/heure. Les charges ainsi calculées ne dépassent pas 4400 passagers/heure. Ce trafic est amplement à la portée d'un système de desserte par le RER B, intégrant un bus à haut niveau de service à partir de Massy-Palaiseau, pour desservir le quartier de Polytechnique, et une liaison câble milieu-de-gamme d'une capacité de 3600 passagers/heure pour desservir le quartier de Moulon à partir d'Orsay. De surcroît, cette solution a une capacité de desserte locale très supérieure à celle de la ligne 18 et des coûts bien inférieurs.

Comme cela est indiqué dans le rapport de contre-expertise publié en 2020 par les experts mandatés par le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), concernant la ligne 18, le modèle socio-économique ne serait viable que s'il était réalisé une urbanisation tout au long de cette ligne, ce qui aurait pour conséquence la disparition de terres agricoles, y compris de terres actuellement protégées par la ZPNAF : page 42 du rapport. Cette nouvelle artificialisation des sols agricoles, les impacts sur les écosystèmes, la biodiversité et les paysages seraient tout à fait inacceptables.

La ligne 18 n'est pas conçue pour des dessertes de proximité. D'après une étude de la DRIEA Île-de-France, il est peu probable qu'elle puisse faire diminuer les déplacements en voiture individuelle de plus de 0,5%, ce qui disqualifie les supposés avantages socio-économiques qui en découlent.

L'essentiel des flux de déplacements routiers concernant le plateau de Saclay sont orientés nord-sud et sont des flux de transit ayant pour destination ou origine Paris et la petite couronne. C'est en particulier le cas pour 70% du trafic supporté par la RN 118. Une liaison par métro orientée est-ouest ne permettra ni de délester la RN 118, ni de réduire la saturation des petites routes sinueuses permettant d'accéder au plateau depuis les vallées encaissées qui l'entourent.

Les solutions de transport alternatives existent, et sont économes en urbanisation : entre Saclay et Saint Quentin en Yvelines c'est le TCSP ; entre Versailles et Massy c'est la ligne de RER C existante qui doit être transformée en tram-train (prolongement de T12, inscrit dans le SDRIF). Le coût astronomique de la ligne 18 (4.5 milliards d'Euros) ne peut pas être rentabilisé sans l'urbanisation massive du territoire.

Risque nucléaire

Le tronçon de ligne modifié part de la gare dite « CEA-St Aubin ». La réalisation de cette gare a été rendue possible par la révision du risque nucléaire, mais le Plan Particulier d'Intervention des Installations nucléaires de Saclay (PPI) n'a pas été actualisé. En cas de rejet accidentel de produits radioactifs dans l'atmosphère, l'exploitant de la ligne 18 n'aurait aucune consigne quant à la conduite à tenir pour assurer la sécurité des passagers.

Risque environnemental

Des déboisements de plusieurs hectares seraient bien compensés avec le ratio « 4 pour 1 » mais dans un autre département au nord de Paris. Par conséquent, les habitants locaux ne pourraient plus en profiter et seraient spoliés. En particulier, on distingue les cas suivants :

- le déplacement de la gare prévue à Saint-Quentin-est nécessiterait la destruction de 3,3 ha d'Espace Boisé Classé (EBC) à côté du Technocentre Renault. L'emplacement initialement choisi ne serait pas renaturé. Cette modification se ferait à nouveau au détriment des espaces naturels.
- la nouvelle emprise de l'ouvrage Georges Besse empiéterait elle aussi sur un espace boisé, plutôt que sur la surface déjà imperméabilisée initialement prévue.
- Idem pour l'ouvrage OA19 du campus mobilité.
- nouvelle destruction de 5329 m² d'EBC dans le bois Saint-Martin à Versailles pour les besoins d'un ouvrage technique entre la gare de Satory et Versailles Chantiers, sans tentative d'évitement, de réduction ni de compensation. La préconisation Eviter, Réduire, Compenser (ERC) n'est, à l'évidence, pas respectée.

Risques économiques

La valeur actualisée nette (VAN) supposée de la ligne 18 avait été augmentée en 2020 par d'énormes bénéfices dits « non-conventionnels » dont la justification et la quantification sont discutables (SGPI, pièce J.11c page 14).

Leur comptabilisation permet de « doper » la rentabilité de la section Gif-Orsay – Versailles qui passe de négative à clairement positive » (SGPI, pièce J.11b page 19). Cette évaluation qui n'est pas crédible. N'a jamais été validée par un organisme indépendant de la Société du Grand Paris (SGP).

En conclusion

De l'analyse précédente, il ressort clairement que les impacts et nuisances de la ligne 18 seraient bien supérieurs aux services qu'elle pourrait rendre. En particulier, le tronçon Saclay-Versailles, est qualifié par la DRIEA Ile-de-France comme étant le moins utile. En effet, un trajet de métro de 9 km à travers champs et sans arrêt n'existe dans aucun autre pays au monde.

Les élus de la Communauté Paris Saclay soutiennent ce projet et exigent de respecter la ZPNAF, tout en sachant que cette exigence est impossible à satisfaire à terme pour des raisons économiques. Mais ils ne seront peut-être plus là au moment d'y déroger.

La Société du Grand Paris s'obstine à réaliser la ligne 18 dans son intégralité alors qu'elle est la plus critiquée et la moins justifiable de toutes les lignes du Grand Paris Express.

En conséquence, l'UASPS :

- **S'Oppose**, une fois de plus à la Déclaration d'Utilité Publique de la ligne 18 et tout particulièrement du tronçon « ouest » sur lequel porte la présente enquête publique ;
- **Déplore** que les solutions alternatives n'aient pas été étudiées, contrairement aux prescriptions du *Guide de l'évaluation socio-économique des investissements publics*, et que les moyens de transports existants soient pénalisés ;
- **Demande** que les projets de ligne 18 et de requalification de la RD36 soient traités conjointement pour assurer la prise en compte de leurs effets cumulés (y compris au niveau des chantiers) ;
- **Demande** que les reboisements compensatoires soient locaux ;
- **Demande** que l'intégralité des fonctionnalités agricoles soit préservée ;
- **Demande** que l'évaluation socio-économique soit faite par une tierce partie indépendante et impartiale ;
- **Prononce un avis très défavorable sur la présente enquête publique.**