

Contribution du Collectif OIN Saclay (COLOS)

Résumé du document mis en ligne ici :

<http://www.colos.info/images/doc/EP Ligne 18 2021 - critique de l'evaluation socio-économique.pdf>

Cette note passe en revue l'évaluation socio-économique (la comparaison des coûts et des bénéfices) de la ligne 18 du Grand Paris Express – qui doit desservir le plateau de Saclay en reliant Orly à Versailles –, réalisée par la Société du Grand Paris dans le cadre de l'enquête publique sur cette ligne de métro tenue en juin-juillet 2021 en complément à celles de 2016 et de 2020 qui ont donné lieu à des déclarations d'utilité publique de cette ligne.

Prenant l'hypothèse que la méthode de calcul employée soit valable, nous démontrons que les valeurs monétaires attribuées aux divers éléments de ce calcul sont quasiment toutes erronées – car reposant sur des postulats, suppositions et raisonnements faux – et que le résultat global (la différence entre bénéfices et coûts), au lieu d'être positif, est en réalité très largement négatif.

Il est permis de douter de la sincérité de cette évaluation, dont le moindre défaut n'est pas qu'elle est conduite par le porteur du projet, la Société du Grand Paris, qui est ainsi juge et partie. Les évaluations socio-économiques successives ont certes été soumises à contre-expertise (celle de 2020 n'ayant toutefois pas été fournie dans le dossier d'enquête), mais les avis des contre-experts, très sceptiques et partiellement défavorables, ont été largement ignorés. Peut-on imaginer une seconde que la SGP présente un bilan bénéfices-coûts négatif pour un projet qui constitue sa raison d'être ? Compte tenu de l'importance des enjeux financiers, sociétaux et environnementaux, l'intérêt général aurait tout à gagner à ce qu'une telle analyse soit confiée à une tierce partie dont l'indépendance et l'impartialité ne souffrent aucun doute.

Au vu de notre évaluation socio-économique revue et corrigée, la construction de cette ligne de métro n'est donc pas pertinente, encore moins celle du tronçon Saclay-Versailles. Ce n'est guère surprenant, puisque, dès le début du projet du Grand Paris Express, elle fut estampillée comme le maillon le plus faible de ce nouveau réseau ; c'est d'ailleurs pourquoi, en 2010-2011, elle provoqua un conflit entre l'État et la Région, cette dernière estimant alors qu'un bus à haut niveau de service suffirait pour écouler le trafic prévu. En effet, ces prévisions ne justifient pas un moyen de transport lourd.

La non réalisation de cet axe de transport lourd poserait-elle un problème ?

Tous ceux qui souhaitent, comme nous, que le projet Paris-Saclay ne se solde pas par un échec cuisant, devraient répondre par la négative et, par conséquent, cesser de s'acharner sur la construction de ce métro à travers champs, qui n'aurait d'équivalent nulle part au monde. Ils devraient radicalement modifier leur storytelling dithyrambique selon laquelle la ligne 18 serait consubstantielle à la réussite de la prétendue Silicon Valley à la française, territoire d'excellence autoproclamé.

Car la véritable difficulté n'est pas de créer, au nom d'une prétendue attractivité, un objet de prestige véhiculant des chercheurs et étudiants, fort peu nombreux, qui se déplacent entre Paris et le plateau de Saclay, pas plus que de relier le bassin de vie et d'emploi Antony/Massy/Saclay/Les Ulis à celui d'Orly/Rungis ou celui de Versailles/Saint Quentin-en-Yvelines, ces trois territoires n'ayant quasiment rien en commun.

Le véritable problème est d'insérer harmonieusement Paris-Saclay dans son bassin de vie et d'emploi. C'est avant tout un enjeu d'aménagement du territoire, où le fil conducteur devrait être de renforcer l'attractivité locale et la cohérence du territoire en optimisant son autonomie, c'est-à-dire de faire en sorte que ses habitants bénéficient majoritairement d'un lieu de travail dans le même espace de proximité. Au sein d'une telle « zone cohérente », on diminue les distances domicile-travail et favorise l'éclosion d'une vie locale accompagnée de la création de services à la population (des « emplois présentsiels »). Dans cette optique, il y a lieu d'améliorer les mobilités à l'intérieur du territoire par des moyens légers et économiques (financièrement comme énergétiquement).

La mise en place de la ligne 18 aurait les effets exactement contraires : en facilitant les déplacements lointains, elle favoriserait l'étalement urbain et diminuerait les opportunités de création d'une vie locale. Ce serait l'aménagement du territoire à l'envers : on encouragerait à venir s'installer sur le plateau des personnes qui n'y travaillent pas et celles qui y travaillent à ne pas s'y installer. On augmenterait ainsi les consommations énergétiques, allant à contre-courant des enjeux climatiques et de développement soutenable du territoire.

Il n'est pas trop tard pour réduire le périmètre du Grand Paris Express !