

ENQUETE PUBLIQUE MODIFICATIVE SUR LA LIGNE 18 DU GRAND PARIS EXPRESS

AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS

FNAUT ILE-DE-FRANCE

Juillet 2021

Notre association défend depuis de nombreuses années l'amélioration des transports en commun en Ile-de-France. Compte tenu du retard pris, nous considérons que la modernisation du réseau existant est prioritaire mais que certaines infrastructures nouvelles doivent aussi être créées. Tout en souhaitant quelques améliorations, notre association a apporté son soutien à la création de la ligne 15 du Grand Paris Express, rocade de zone dense. Concernant la ligne 18, nous prenons acte du lancement des travaux entre Orly et le plateau de Saclay, même si nous pensons que ce n'est pas la meilleure solution technique pour renforcer la desserte de ce secteur.

Une évolution marginale du projet entre Saclay et Versailles

La mise au sol d'une partie de la ligne 18, au lieu d'un passage en viaduc, constitue une évolution marginale du projet avec une économie estimée à 30 M€, montant dérisoire étant donné que le projet présente déjà plus de 1 Milliard d'€ de surcoûts depuis les premières estimations.

Pas de besoin de desserte lourde dans cette zone

Il y a si peu de population et d'emploi à desservir qu'une inter-station de 9 km est prévue entre « CEA St Aubin » et « Saint-Quentin Est », distance inédite sur un métro. En outre, l'analyse des flux montre que les besoins de déplacement entre le bassin de Versailles / St-Quentin et le plateau de Saclay sont faibles et ne justifient pas du tout la création d'un métro. L'offre bus actuelle entre Saclay et Saint-Quentin est très loin de la saturation. La poursuite du site propre serait suffisante mais a été abandonné au profit de la ligne 18... Entre Versailles Chantiers et Satory, la mise en place d'un bus en site propre serait également suffisante.

Un effet de décharge et de report modal quasi-nul

Deux objectifs majeurs du réseau du Grand Paris Express sont de décharger le réseau de transport public existant et de permettre du report modal en provenance de la voiture individuelle. Or la ligne 18 ouest n'apporte aucun effet de décharge. S'agissant du report du trafic automobile vers la ligne 18, il est infime puisque la part modale de la voiture dans la zone d'étude diminuerait de moins de 0,5%. Pire, il est prévu de doubler la RD36 en parallèle à la ligne 18 Ouest, preuve qu'aucun report modal n'est attendu, au contraire.

Une rentabilité socio-économique absente

Le faible potentiel de la ligne 18 ouest (gare CEA incluse) couplée à un coût très élevé aurait dû aboutir à une absence de rentabilité socio-économique. Ce n'est qu'au prix d'hypothèses très contestables que la SGP tente de prouver le contraire dans des calculs faisant fi de toutes les pratiques en vigueur ailleurs. En outre, les coûts d'exploitation, supportés par IDFM avec quasiment aucune recette en face, viendraient aggraver les problèmes financiers de l'autorité organisatrice.

Des besoins de financement bien plus urgents par ailleurs

A titre d'exemple, voici des investissements retardés ou bloqués faute de financement et qui pourraient être assurés en tout ou partie par redéploiement de crédits SGP :

- l'extension du T12 de Massy à Versailles,
- la poursuite de la modernisation du RER B, dont le système de signalisation NEXTEO,
- la couverture de la nouvelle passerelle de la gare routière Atlantis à Massy-Palaiseau,
- etc.

Par ailleurs, sans sortir du cadre du Grand Paris Express, rappelons que la SGP ne finance les interconnexions avec le réseau existant qu'à hauteur de 30 % et pas du tout les aménagements liés à l'intermodalité. Là aussi, un redéploiement des ressources de la SGP serait souhaitable.

Conclusion

Compte tenu de toutes ces faiblesses, l'AUT / FNAUT Ile-de-France émet un avis défavorable quant à l'utilité publique de la ligne 18 ouest et ne fait pas de commentaires sur les détails du projet contenus dans le dossier d'enquête publique modificative.