

LIGNE 18

Enquête

DOSSIER

LA LIGNE 18 : UNE MAUVAISE SOLUTION POUR DE VRAIS BESOINS !

L'enquête publique sur la création de la ligne de métro 18 destinée à desservir le cluster d'enseignement et de recherche du Plateau de Saclay est en cours. Ce projet coûteux et disproportionné est totalement inadapté aux besoins réels de mobilités et ne se justifiera financièrement, que par une urbanisation accrue du plateau. Nous vous proposons d'en discuter et de vous présenter d'autres solutions alternatives lors d'une réunion publique le 14 avril, 20h30, à Palaiseau

UN PROJET DE TRANSPORT SURDIMENSIONNÉ NE RÉPOND PAS AUX BESOINS ET ENJEUX DE CE TERRITOIRE.

Il ne présente aucune utilité "publique", au contraire. Surdimensionné il ne répond pas aux besoins et enjeux de ce territoire qui combine :

- **Un patrimoine agricole, naturel et paysager exceptionnel.** Ce patrimoine est précieux pour la région et a été reconnu comme tel par le législateur (2300 hectares protégés par la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière).
- **Une recherche d'excellence** qui a vocation à ensemençer le développement économique des zones de Courtabœuf et de Massy autour de la gare TGV.
- **Des transports en commun nécessaires.** Ces transports doivent être adaptés et dimensionnés aux besoins des salariés, des étudiants et des habitants.

L'accord de 2011 entre la région et l'Etat sur le projet de Grand Paris Express entérinait un accord global pour la création de nouvelles lignes à une seule exception : la ligne 18. Cette ligne 18 est le maillon faible de l'ensemble du projet de transport francilien. Son coût est élevé et son bilan socioéconomique est mauvais par rapport aux autres lignes. **Ce projet persiste dans l'erreur initiale malgré toutes les alertes et remarques argumentées des organismes officiels (STIF, CGI, ASN...) et des associations (trop nombreuses pour être toutes citées ici et dont nous saluons le travail).**

AUJOURD'HUI, LA VOITURE INDIVIDUELLE EST VUE COMME LE MOYEN LE PLUS PRATIQUE D'ACCÉDER AU PLATEAU DE SACLAY !

L'asphyxie est là. N'attendons pas un métro surdimensionné qui arrivera trop tard. Une nouvelle offre de transport en commun est nécessaire !

D'AUTRES SOLUTIONS PLUS RAPIDES À RÉALISER, MOINS PÉNALISANTES POUR L'ENVIRONNEMENT ET MOINS CHÈRES SONT POSSIBLES.

Elles doivent **s'appuyer sur le réseau existant** desservant les vallées à proximité immédiate du plateau (aucun point du plateau n'est à plus de 3 km d'une gare existante). Un important effort financier de modernisation doit être effectué. **Mobilisons l'argent où cela est utile et efficace.**

RÉUNION PUBLIQUE
Jeudi 14 avril 20h30, au Caveau Jazz

en présence de **Pierre SERNE**,
ancien vice-président des transports de la Région IDF

Espace Salvador Allende
Place Salvador Allende à Palaiseau

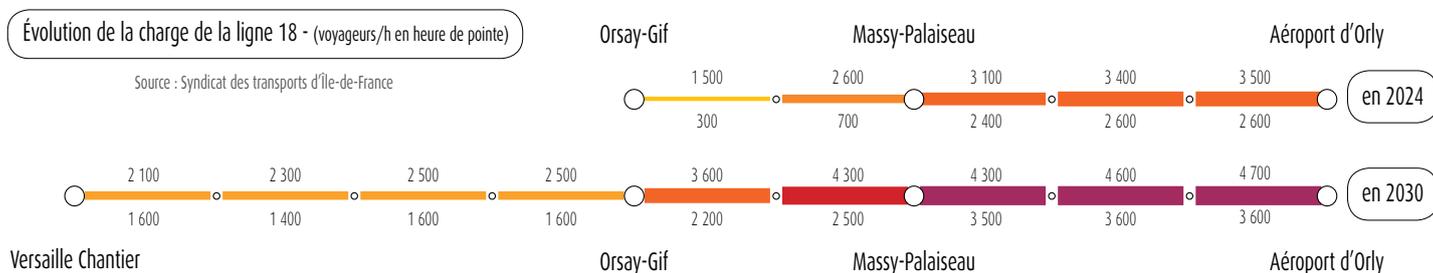
DES BESOINS RÉELS DE MOBILITÉ DES SALARIÉS, ÉTUDIANTS, HABITANTS DU PLATEAU

UN BESOIN MAJORITAIRE DE TRANSPORTS SUD-NORD

Avec la ligne 18, la SGP fait comme si la majorité des usagers provenait de Paris ou de la petite couronne. Or, ce n'est le cas que d'un sur cinq, les quatre autres habitent à proximité du plateau, en grande majorité dans l'Essonne (70,1%).

Demain, ces proportions évolueront sans doute, mais pas de façon considérable.

La ligne 18 ne répond donc pas aux besoins.



LA LIGNE 18 : UNE MAUVAISE RÉPONSE AUX VRAIS BESOINS

Dans son dossier d'enquête, la SGP a réévalué (surévalué) les prévisions de fréquentation, établies par le rapport Auzannet et le STIF, pour augmenter les bénéfices de son projet, en contradiction avec les avis de ces organismes officiels.

UN PASSAGE EN VIADUC INVALIDANT SUR LA ZONE AGRICOLE

Grâce aux écologistes d'EELV, la loi a créé une zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF), mais le projet de métro prévoit une intrusion forte, un passage en viaduc, de nature à rendre particulièrement difficile l'exploitation agricole à son voisinage par la perte d'hectares productifs.

UN BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE NÉGATIF

Le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) a bien mis en évidence un bilan socio-économique très faible du projet de Ligne 18, par rapport aux autres lignes prévues, et a donné un avis négatif sur la partie Orsay-Versailles.

UN TRAFIC FAIBLE POUR UN TRANSPORT LOURD QUI SERA MIS EN SERVICE TROP TARD

Les évaluations du rapport Auzannet, globalement en accord avec celles du STIF, indiquent une charge maximale de 4 100 voyageurs à l'heure de pointe en 2025 et 6 000 en 2030.

Si ces prévisions de trafic sont faibles sur Orly-Orsay elles le sont encore plus sur Orsay-Versailles. La partie Massy-Orsay ne dépasserait pas 4 900 voyageurs en 2030.

On est loin des besoins correspondant à un métro automatique lourd qui offre une capacité 10 fois supérieure. De plus ces organismes officiels soulignent que ce métro arrivera très tard, bien après le déménagement des différents établissements prévus dans la frange Sud. ■

«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.»

Compte tenu des dépassements de coûts observés par la Cour des Comptes dans ce genre de projet, ce n'est pas 3 milliards d'euros mais 5 milliards qu'il faudra trouver pour financer la ligne.

UNE GARE À SACLAY INCOMPATIBLE AVEC LA SÛRETÉ NUCLÉAIRE

La gare de Saclay ne peut pas être construite dans la zone *non aedificandi* autour des installations nucléaires du site du CEA et de Cisbio à Saclay. C'est la conclusion officielle de l'autorité de Sûreté Nucléaire (ASN).

Aussi, pour évacuer la question, la gare du CEA-Saclay ne figure pas dans l'enquête publique ! ■

LES TRAMS FRANCILIENS EN QUELQUES CHIFFRES

Ligne T3 - Paris (Pont de Garigliano - Porte de la Chapelle) :
jusqu'à **200 000** voyageurs/jour
C'est l'équivalent d'un métro.

DES SOLUTIONS ALTERNATIVES SOBRES, PLUS RAPIDES À METTRE EN PLACE ET MOINS CÔUTEUSES

Il faut répondre de façon adaptée aux besoins de mobilités, cela nécessite une vision globale des interconnexions entre les différents types de transports. Ce n'est pas la logique retenue par la loi du Grand Paris, qui a mandaté la SGP pour la création d'un métro sans tenir compte de l'existant. **La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau lourd existant (RER), sur lequel s'appuieront des systèmes plus légers, peu coûteux et correspondant aux besoins réels.**

LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 D'ORLY À MASSY

Limitation de la ligne 18 à un prolongement de la ligne 14 d'Orly jusqu'à la gare intermodale de Massy Palaiseau (TGV, RER B, TCSP, RER C). Les terrains autour du pôle multimodal doivent permettre l'intégration des remisages des wagons, ce qui n'est pas le cas à Orsay ou Saclay.

LE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) TRANSFORMÉ EN TRAMWAY

Le TCSP existant du pôle de Massy à Saclay doit commencer son exploitation fin 2016, il est transformable, si nécessaire, en tramway à partir du pôle de Massy. Il constitue une solution immédiate et adaptable lorsque les besoins dépasseront 1500 voyageurs/h aux heures de pointe entre Massy et Orsay. Le tramway est optimal en termes de trafic et il est moins cher. Les tramways existants et en réalisation en Ile de France (T2, T3, T6, T7) permettent d'atteindre des trafics jusqu'à 100 000 voyageurs/jour.



LE TRAM-TRAIN MASSY-VERSAILLES-ST-QUENTIN

L'adaptation prévue du RER C Massy Versailles Chantier en Tram-train permettra le même temps de transport entre Massy et Versailles que la ligne 18 initialement prévue ; une extension vers Saint- Quentin peut être avantageusement étudiée.

le T2 - Paris (Issy la défense - Bezons) :
200 000 voyageurs/jour, Vitesse en pointe 70 km/h
17 trams/h et par sens aux heures de pointe .

Projet du T6 (Chatillon - Viroflay) : 14 km de tracé, dont 1,6 km en tunnel sous la forêt de Meudon et la ville de Viroflay. 150 000 habitants et emplois desservis

LA CRÉATION DE TÉLÉPHÉRIQUES ENTRE COURTABŒUF-LES ULIS ET LE GUICHET – TCSP ORSAY



Le téléphérique est un type de transport moins coûteux et de bonne capacité (6 000 voyageurs/heure). Il permettra, à partir de la gare RER du Guichet, de desservir la frange Sud du Plateau et la zone de Courtabœuf. Cela offrira une liaison entre la zone universitaire et la zone économique d'activité. Une étude doit être initiée par la Communauté Paris Saclay.

LA CONTINUATION DE LA MODERNISATION DU RER B

La Modernisation du RER B doit se poursuivre impérativement en matière de confort, régularité et performance. Les efforts financiers importants répondront ainsi à un besoin fort et actuel des usagers de cette ligne. Un arrêt permanent à la gare du Guichet est à prévoir pour s'interconnecter avec le transport par téléphérique urbain.

UN TCSP LES ULIS RER B

Un TCSP en site propre entre le centre des Ulis et la gare de Massy permettrait de compléter le dispositif.

UNE VOIE RÉSERVÉE SUR L'A10 POUR LE COVOITURAGE ET LES TRANSPORTS EN COMMUNS

Sur l'A10 notamment, comme sur le réseau autoroutier francilien, la mise en place d'une voie réservée pour le covoiturage et les transports en commun répondrait à une partie de la problématique des déplacements routiers dans le secteur.

UN RENFORCEMENT DES PISTES CYCLABLES ET DES POSTES DE RECHARGEMENT DE VÉLOS ÉLECTRIQUES.

ILS EMETTENT DES DOUTES SUR CE PROJET.

PROTOCOLE D'ACCORD ÉTAT-RÉGION DE 2011 GRAND PARIS EXPRESS

Point de désaccord : L'État et la Région prennent respectivement acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte du Plateau de Saclay.

Pour l'État : «La desserte du Plateau de Saclay dans les conditions prévues par la loi relative au Grand Paris de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du Plateau de Saclay. Cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020.»

Pour la Région : «La desserte du Plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau dont certaines sections sont déjà mises en service, qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Cette solution correspond aux perspectives de développement secteur.»

RAPPORT AUZANNET, 2012

Il est évident que les niveaux de trafic attendus ne justifient aucunement un métro lourd permettant une capacité de 44 000 voyageurs. **La charge maximale du tronçon Versailles-Saclay-Orly est estimée à 4100 voyageurs à l'horizon 2025 et à 6000 en 2035.**

COMMISSARIAT GÉNÉRAL À L'INVESTISSEMENT, 2015

«La rentabilité socio-économique classique de la ligne est négative. Cela est dû, en grande partie, à la faiblesse des gains de temps apportés par la liaison, estimés par le STIF à 5 minutes par passager.»

Les principaux points faibles du projet :

- **Une relative faiblesse des gains de temps** et un usage de l'infrastructure (taux de remplissage) fortement dépendant de la capacité de la zone de Saclay à rabattre la population vers les nouvelles gares de la ligne 18.
- **une estimation au plus juste des coûts d'investissement et d'exploitation** alors qu'il existe des risques réels de conception (enfouissement sur un linéaire plus important que prévu, gare CEA), de travaux (aléas géotechniques, hydrogéologiques) et d'équipement (spécificités du matériel roulant)

- **une absence de rentabilité socio-économique** de la ligne Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers, si l'on ne tient compte que des effets transports, encore plus marquée pour le tronçon prévu en 2ème phase entre Orsay-Gif et Versailles-Chantiers. Les bénéfices économiques de cette zone sont par ailleurs entachés d'incertitudes incontestables.

Au final, l'avis du CGI est défavorable à la 2ème phase du projet (section Orsay-Gif - Versailles).

Syndicat des Transport en Ile de France (STIF), octobre 2015

Le STIF souligne la faiblesse de la rentabilité économique du projet comparé 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 3 milliards d'euros

AVIS DE L'AUTORITÉ DE SURETÉ NUCLÉAIRE, 2015

«La présence de CIS Bio international **ne permet de garantir la future compatibilité de la gare du CEA-St Aubin avec les risques liés aux installations nucléaires.**»

Avis de la Cour des Comptes sur les transports franciliens, février 2016

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.

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.

DONNEZ VOTRE AVIS

Enquête publique
sur la ligne 18 du métro :

du 21 mars au 26 avril 2016.

[www.enquetepubliqueligne18.fr/
dossier-enquete-publique/](http://www.enquetepubliqueligne18.fr/dossier-enquete-publique/)

Onglet : Déposez votre avis en ligne