

Métro ligne 18

Un projet surdimensionné qui ne répond pas aux besoins de mobilité. Pour les associations, il y a mieux à faire. Explications...

— RER C
— RER B
— ligne 18

@EPMS



La ligne 18 est le cinquième et dernier tronçon du Grand Paris Express¹ (GPE). Elle doit relier l'aéroport d'Orly à Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles et desservir le territoire du *cluster* Paris-Saclay, projet phare de la loi du Grand Paris. L'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 21 mars au 26 avril 2016 et en dépit d'une très forte contestation (notamment sur le tronçon aérien qui traverse le plateau de Saclay), la commission d'enquête a rendu un avis favorable. La prochaine étape nécessaire à la réalisation de cette ligne est la publication d'un décret après passage en Conseil d'État. Les deux rapports successifs de la Cour des comptes, le premier paru en février 2016 et le second en février 2017 (voir encadré) vont-ils conduire le Conseil d'État à examiner ce dossier avec d'avantage d'esprit critique que la commission d'enquête ?

En attendant, les associations ne baissent pas les bras et continuent de clamer haut et fort que l'urgence est la modernisation du réseau existant et que cette ligne, qu'ils qualifient de métro de prestige, est totalement déconnectée des besoins réels de déplacements². Des alternatives existent, elles consistent à compléter les transports en commun existants ou déjà programmés avec des solutions plus légères, moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement. Car ce métro, s'il devait se réaliser, mettrait en danger la pérennité des espaces agricoles et naturels du plateau de Saclay déjà fragilisés par toutes les constructions en cours.

Des constats de bon sens

Déjà, en 2012, le rapport Auzannet affirmait que, sur la ligne 18, les niveaux de trafic attendus ne justifiaient pas un métro lourd. En novembre 2015, le Commissariat général à l'investissement (CGI) émet un avis défavorable sur le tronçon Orsay-Versailles : faiblesse des gains de temps, investissement sous-estimés compte tenu des risques, absence de rentabilité socio-économique. Il considère qu'il est bien plus urgent de faire face à la saturation de la N118 et d'améliorer l'accessibilité du plateau de Saclay par le nord et par le sud.

Ceux qui connaissent un peu le plateau savent bien que ce n'est pas la Défense. Les entreprises et les établissements d'enseignement sont disséminés et difficilement accessibles. L'usager qui voudra rejoindre le plateau par la ligne 18 devra soit emprunter la ligne B du RER et changer à Massy-Palaiseau, soit prendre la ligne 14 et changer à Orly, soit passer par la gare de Versailles-Chantiers. Et une fois rendu dans la gare la plus proche de son lieu d'arrivée, il devra peut-être encore marcher ou emprunter un autre mode de transport. Les promesses en termes de gain de temps et de report modal ne sont pas réalistes.

Le dossier d'enquête publique indiquait que la ligne 18 ferait gagner aux transports en commun 0,6 point de part modale et perdre à la voiture 0,3 point. La faiblesse de ces chiffres démontre que pour répondre à un vrai besoin d'intérêt général, il faut de toute urgence concentrer les moyens à résoudre les principales difficultés routières que rencontre le plateau de Saclay aujourd'hui, à savoir l'engorgement de la N118 et les liaisons nord-sud (plateaux-vallées). La ligne 18 ne répond pas à ce besoin.

Des solutions sobres, innovantes et plus rapides à mettre en place

Pour les associations, il faut arrêter le gaspillage d'argent public et développer une stratégie ambitieuse de déplacement tous modes et réellement adaptés aux contraintes du territoire.



Dans la mesure où aucun point stratégique du plateau de Saclay n'est éloigné de plus de 3 km d'une gare existante, plutôt que de canaliser tout le trafic par les gares d'extrémité Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, déjà saturées, la solution serait d'organiser des liaisons par téléphérique à partir des gares RER et de les compléter, au besoin, par un service de navettes. Le transport par câble offre de nombreux avantages : il ouvre une perspective de report modal pour les usagers du plateau de Saclay installés dans les vallées limitrophes et au-delà, il facilite les déplacements doux (les téléphériques permettant d'embarquer des vélos), il est respectueux de l'environnement, grâce à son fonctionnement silencieux et sa faible consommation électrique. Peu de gens le savent, mais les téléphériques urbains peuvent atteindre des débits de plus de 6 000 passagers/heure dans chaque sens. Cette solution permettrait de transporter des flux de passagers importants depuis les gares vers les pôles d'activités, tant sur la frange sud du plateau que dans des secteurs comme Courtaboeuf et Satory.

Versailles est déjà très bien desservie, mais le sera encore mieux avec le prolongement du tram-train Evry-Massy. D'après le CGI, cette adaptation du RER C (Massy – Versailles-Chantiers) en tram-train offrira un parcours aussi performant que la ligne 18 !

Enfin, une autre alternative à la ligne 18 est déjà programmée sur l'axe est-ouest. Il s'agit de la liaison en site propre Massy/Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle a le mérite d'être beaucoup plus légère et d'offrir une desserte plus fine qu'un métro. Son bouclage a fait l'objet d'un arrêté de DUP en juin 2011, mais le tronçon médian entre le Christ de Saclay et Voisins-le-Bretonneux n'est toujours pas réalisé. Cette liaison rapide, dont le tracé se superpose avec celui de la ligne 18, permet déjà aujourd'hui, côté est, un accès rapide aux RER B et C à Massy, et côté ouest au RER C à Saint-Quentin-en-Yvelines. Sa transformation en tram-train ou tramway, pour répondre aux perspectives de développement



du plateau de Saclay, a été prévue par le STIF dès sa conception. On comprend mal, dans ces conditions, pourquoi doubler cette liaison par un métro lourd, perché sur un viaduc, qui provoquerait des nuisances majeures sur le territoire qu'il traverse.

Lors de l'enquête publique, le STIF a communiqué son estimation des flux de voyageurs, à l'horizon 2030, sur les différents tronçons de la future ligne 18. Entre Orsay et Versailles-Chantiers, la pointe ne dépasserait pas 2 000 voyageurs /heure. Ce trafic est à la portée des solutions les plus performantes d'un bus à haut niveau de service (bus articulé de 170 places toutes les 5 minutes). En 2030 et sur site propre, ces bus auront-ils encore besoin d'un chauffeur ? Comme évoqué plus haut, la ligne 18 et le site propre sont contigus, notamment sur les 9 km de rase campagne (sans gare) entre le Christ de Saclay et Voisins-le-Bretonneux. Nulle part, dans les raisonnements, on ne trouve une analyse crédible sur le partage des flux entre les deux modes. Sans parler du passage à 2 x 2 voies de la RD 36 qui les longe. De l'aveu même de l'Établissement public Paris-Saclay, un aménagement aussi considérable est très difficile à justifier. Sauf si, un jour, on en venait à urbaniser tout le sud du plateau !

Catherine GIOBELLINA

Vice-présidente de FNE Ile-de-France

¹Lignes 14, 15, 16,17 et 18

²Avis de l'association des usagers des transports FNAUT Ile-de-France sur la ligne 18 du GPE.

Les rapports de la Cour des comptes

En 2016, la Cour des comptes s'interrogeait déjà sur la soutenabilité financière du Grand Paris Express. Elle recommandait de « maintenir la priorité absolue à l'entretien et à la maintenance du réseau transilien » et demandait à l'Etat de « procéder à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuses des projets d'infrastructure de transport envisagées dans les dix à quinze prochaines années ».

Pour la Cour des comptes, la ligne 18 n'était donc pas une priorité en 2016 et elle devrait l'être encore moins aujourd'hui. Dans son rapport de février 2017, elle égratigne plusieurs volets majeurs du cluster Paris-Saclay et met en évidence un fort risque de voir ce projet tourner au fiasco. Outre « les carences du pilotage global du projet », le rapport revient longuement sur les « financements massifs » obtenus, malgré « des besoins mal évalués ». Un constat corroboré par Bernard Attali qui affirme que « la nation a dépensé quelques 5 milliards d'euros sans vision claire de l'objectif et parfois même sans bon sens ».