

**A**                    **Jean Pierre CHAULET**  
**Président de la Commission**  
**d'Enquête publique de la ligne 18**  
**5 rue Leblanc 75911 Paris cedex 15,**

Orsay le 15 avril 2016

Objet : Avis de l'ASEOR  
Enquête publique sur la ligne 18

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'ASEOR est une association agréée qui, cette année, a fêté ses 43 ans d'existence dont l'objet est la défense de l'environnement d'Orsay et de ses environs.

Pour notre association l'aménagement du plateau de Saclay est le résultat de la seule volonté présidentielle inspirée par Christian Blanc entre 2008 et 2010.

La ci-devant Ligne verte du Grand Paris (désormais ligne 18 du GPE) repose sur deux pétitions de principe jamais démontrées :

- la nécessité de concentrer 20% de la recherche-développement nationale sur quelques kilomètres carrés en plain champs
- l'autre "nécessité" de mettre ce "cluster" de dimension mondiale à moins d'1/2 heure du centre de Paris et à portée des aéroports internationaux.

Le débat public sur le Grand Paris (2010-2011) avait déjà révélé de sérieux doutes sur l'intérêt d'une telle infrastructure lourde en grande couronne peu dense.

Nous craignons que la justification ex-post de cette coûteuse opération soit l'urbanisation massive des meilleures terres agricoles péri urbaines du pays. Le territoire de la ville d'Orsay est donc directement concerné.

C'est une des raisons pour laquelle la Région Ile-de-France avait exclu cette réalisation de l'accord qui a donné lieu au GPE en janvier 2011. Les gouvernements successifs et la SGP ont rendu cet accord caduc en imposant un métro capacitaire devant relier Orly à Versailles par Massy-Palaiseau, Saclay, Saint Quentin en Yvelines.

A priori un métro peut paraître une alternative intéressante au-tout voiture qui constitue le mode d'accès dominant aujourd'hui. Il n'en est pourtant rien.

Nous le disons nettement, ce projet, soumis à enquête publique est inadapté, destructeur et ruineux.

- il ne rendra pas les services que ses promoteurs lui prêtent
- il ne répond pas aux besoins des populations et des usagers du campus

- il arrivera trop tard
- il ignore délibérément toutes les alternatives raisonnables
- il représente une menace pour la pérennité de l'activité agricole
- il coûtera une fortune (pas bien sérieux par les temps qui courent) et sa rentabilité n'est nullement assurée (au contraire).

En effet :

1- Abordant le plateau par l'Est (Orly, Massy) le projet suppose une majorité d'utilisateurs arrivant de Paris et/ou de la petite couronne.

**Première erreur.** Cette provenance ne concerne qu'un petit cinquième des utilisateurs qui sont massivement originaires de l'Essonne (70%) et des Yvelines (8%). Il privilégie les liaisons entre pôles d'activité (liaisons travail/travail) dont il est prouvé qu'elles ne représentent qu'une fraction marginale des déplacements régionaux (3%). Dans cette optique, le prolongement hypothétique dans une deuxième phase (2030 au mieux) vers Nanterre-La Défense sert à justifier un surdimensionnement de l'ouvrage dont la fréquentation attendue reste bien faible.

De plus il ignore l'existence des moyens de transports lourds qui mettent tout point du plateau à moins de 3 kilomètres d'une gare : les RER B et C dont la modernisation en cours pourrait être compromise par le coût de cette nouvelle infrastructure. Le RER C est en voie de transformation en tram-train Evry/Massy/Versailles. Le RER B Sud serait peut-être, mais très modestement, soulagé, mais pas sa partie centrale la plus surchargée et tendue. Quant à la circulation automobile elle ne serait que marginalement réduite compte tenu de l'impossibilité d'un réseau dense en grande couronne.

2- Enseignants-chercheurs, techniciens, agents de service, étudiants, employés des entreprises actuels ou à venir viennent essentiellement des vallées limitrophes, soit qu'ils y résident, soit qu'ils arrivent par l'un des deux RER. Ce métro de luxe ne leur sera d'aucune utilité pour gagner leur lieu de travail, surtout quand on sait que s'il voit le jour, ce sera plusieurs années après les nouveaux peuplements. Jusqu'à présent la route reste le mode d'accès privilégié (mais pas forcément choisi). La topographie rend celui-ci délicat (routes étroites, sinueuses, escarpées). Une seule voie à grande capacité, la RN 118, traverse le plateau du Sud au Nord. Elle est régulièrement encombrée. Un besoin urgent se fait sentir de liaisons vallées/plateau et de réunion des deux "étages" de l'Université par des moyens à la fois pratiques, d'un prix abordable et non pénalisant pour un environnement à protéger. Cette exigence élémentaire n'est pas examinée par le schéma d'ensemble et ses postulats contestables.

3- Le calendrier, dont le Stif (et toute personne d'expérience) doute de la crédibilité, rend plus pressante encore la nécessité de solutions adaptées. Le scénario optimiste envisage l'ouverture du tronçon Orly/Saclay en 2024. En la matière on a rarement vu des délais arbitrairement fixés être tenus. Cette échéance, qui a peu de chances d'être respectée, interviendra une dizaine d'années après l'installation programmée des établissements dont beaucoup ne sont d'ailleurs pas des créations mais des délocalisations imposées qui vont aggraver les problèmes de déplacements.

Asphyxie routière garantie. Beau bilan carbone ! Une solution partielle, déjà en partie opérationnelle, pourrait prendre de l'ampleur et trouver un avenir. Le TCSP Massy-Christ de Saclay qui devrait être prolongé à Saint Quentin en Yvelines rendra, presque, les mêmes services, avec une desserte plus fine et des temps de parcours à peine plus élevés. De plus nous avons appris lors de nos réunions avec le Stif que le tracé était

prévu pour permettre la transformation en tramway et même tram-train. Alors quel est l'intérêt d'un métro ?

N'attendons pas l'arrivée d'un hypothétique métro pour s'apercevoir qu'il est inutile.

4- Le métro, s'il devait entrer en service, doublerait donc ce TCSP (bus à haut niveau de service) sur l'emprise duquel la possibilité d'un tram nous a été confirmée. Et ce, sans résoudre le problème du "dernier kilomètre", ni apporter le moindre commencement de réponse à la question des liaisons vallées plateau. N'étant pas spécialement conçu pour les besoins des usagers, et en décalage avec les programmes de constructions, il risque fort d'être délaissé au profit de mauvaises habitudes automobiles, ce que personne ne peut honnêtement vouloir.

Heureusement des alternatives fiables, (beaucoup) moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement sont parfaitement concevables. Navettes à partir des gares RER, transport à la demande, covoiturage sont aujourd'hui rendus plus simples d'utilisation avec les NTIC. Les modes "doux" ou "actifs" de déplacements (marche, vélo) doivent être encouragés. Ils ne nécessitent pas d'importants aménagements. Le plateau (rigoles et cheminements) et ses abords s'y prêtent.

Enfin, si le relief (et l'exigence écologique) écarte l'ouverture de nouvelles voies routières d'accès, les mêmes contraintes rendent particulièrement pertinente la solution du transport par câble qui pourrait être étendue à la desserte de la zone d'activité complémentaire de Courtaboeuf et des Ulis.

Tout cela peut être mis en oeuvre beaucoup plus rapidement et à moindre coût.

Mais cela suppose que l'effort principal porte dans les prochaines années sur la mise à niveau des lignes de RER et pas sur une chimère pour le prestige.

5- La qualité des milieux naturels et la vocation agricole du plateau de Saclay sont une réalité historique. La pérennité de cette dernière et son évolution constitue une exigence sociale, économique et écologique. Au moment où l'attention est régulièrement attirée sur la disparition accélérée des terres agricoles, le maintien de cette activité en zone périurbaine est un impératif. Le législateur en a pris conscience en créant une Zone de protection naturelle agricole et forestière. Alors, pourquoi en compromettre l'existence par ce type d'infrastructure dont les avantages supposés sont loin de compenser le coût et les nuisances ? A qui fera-t-on croire que cette entreprise pharaonique ne débouche pas sur une urbanisation complète du plateau destinée à terme à justifier la dépense engagée ? ou à éponger les dettes accumulées ? A cela s'ajoute le mode de réalisation prévu : construction en viaduc sur le plateau. Outre les nuisances esthétiques et sonores, cette solution (soit disant plus économique que le souterrain) ne peut que représenter une gêne pour le fonctionnement des exploitations. Où est la cohérence ?

6- Enfin, le coût de l'opération est disproportionné au regard de son utilité réelle. L'estimation, non révisée à ce jour, le chiffre à 2,9 Mds €. Comme en matière de délais, on ne connaît pas d'exemple de respect des enveloppes prévisionnelles. Certains évoquent même un facteur  $\pi$  et les plus optimistes une multiplication par 2. Déjà les demandes conjointes du Stif (qui émet une réserve sur ce chapitre), de la RATP (futur gestionnaire) et de la SNCF laissent présager des dépassements non négligeables. Est ce bien raisonnable en ces temps de « vaches maigres » et de compression des dépenses publiques ? D'autant que, même si la rentabilité n'est pas le seul critère à retenir pour un investissement, les prévisions de trafic (que la SGP gonfle) sont très inférieures aux normes habituelles pour un équipement de ce genre. Le conseil du Stif (séance du 7 octobre 2015) saisi d'un projet de dossier d'enquête publique souligne "la faiblesse de la rentabilité économique du projet".

Aujourd'hui la sagesse, qui peut s'appuyer sur les experts du Cercle des transports, de l'IAU IdF et quelques voix au Stif, commande de différer toute décision sur cette opération, en "mettant le paquet" sur la modernisation du réseau existant (+ lignes 14 et 15) ...jusqu'à ce qu'on s'aperçoive que les solutions de substitution ont fait leur preuve à la plus grande satisfaction des usagers ...et que la ligne 18 n'a jamais eu de raison d'être.

***Il en résulte que sans argument crédible vis-à-vis de ces réserves de la part de la SGE, l'ASEOR est conduite à émettre un avis défavorable à la réalisation de la ligne N°18***

Nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de nos respectueux sentiments.

Lionel Champetier  
Président de l'ASEOR