



Union des Associations de Sauvegarde du PLATEAU de SACLAY et des vallées limitrophes

Non au métro gouffre financier, inutile et dévastateur du plateau Oui aux TC légers rabattant sur les gares des RER et à l'écomobilité

"Pas de métro, pas de projet", "Sans le métro, tout le reste s'effondre", "Sans le métro, le projet n'a aucun sens", "Le métro est la colonne vertébrale de notre projet", voilà quelques-uns des slogans affichés pour nous convaincre comme d'une loi de la nature qu'il est impensable de faire vivre le campus-cluster Paris-Saclay sans qu'il soit desservi par une nouvelle ligne de métro : la Ligne 18 du Grand Paris Express.

Or, cette "information" est fausse, archi-fausse. Jusque fin 2011, l'EPPS a travaillé sur un aménagement sans métro et conduit une concertation préalable correspondante, procédure qu'il a dû recommencer en 2012 sur un projet avec métro, une fois que la réalisation du métro lui semblait être acquise. A lui seul, ce fait suffit à démontrer qu'un projet sans métro était – et est toujours – parfaitement imaginable !

On se trompe de problème et de proportions

L'utilité de la Ligne 18 ne serait que marginale car elle ne servirait qu'à transporter des habitants de Paris ou de la proche couronne, soit seulement quelque 20 % de l'ensemble des usagers du plateau ; en revanche, elle n'a aucun intérêt pour les autres usagers, en grande majorité installés dans l'Essonne, ni pour ceux du futur centre R&D d'EDF, qui habitent Clamart et les communes voisines. Le vrai problème de la desserte du plateau de Saclay n'est donc pas celui de se déplacer entre Saclay et Paris. Ce métro est purement et simplement un objet de prestige.

Ce serait aussi une solution démesurée. Le plateau de Saclay est une zone périurbaine très peu dense et le resterait même avec 30 000 à 40 000 habitants supplémentaires. Y implanter un métro – lourd ou léger – serait un non sens économique (1), sinon le délire complet (2). Les besoins estimés (4100 passagers/heure en 2025, 6000 à l'horizon 2035, chiffres que l'on retrouve dans le rapport Auzannet (3)) ne justifient en aucune manière un métro.

Lors du débat public de la CNDP sur le réseau "Grand Huit" (octobre 2010 - janvier 2011), différents experts réputés, tels Jean-Pierre Orfeuill et Jean Vivier, avaient sévèrement critiqué le projet et dénoncé l'aberration de faire circuler des métros en grande couronne (4), mais ces avis ont été superbement ignorés.

On parle parfois de "désenclaver le plateau" – pourtant desservi par des RER au Nord et au Sud, si bien qu'aucun point du plateau n'est éloigné de plus de 3 km d'une gare de RER – et de "relier ce territoire par une connexion rapide aux aéroports, aux gares, et aux autres pôles d'activité franciliens" – ce qui a encore moins de sens économique puisque les déplacements travail-travail ne représentent que 3 % du trafic total.

Rappelons que l'accord "historique" État-Région du 26 janvier 2011 actait le désaccord de la Région sur le métro du plateau de Saclay : la Région estimait qu'une desserte par bus à haut niveau de service ou par tramway serait amplement suffisante. Par la suite, la Région a sacrifié cette opposition en contrepartie d'un engagement de l'État sur la modernisation des réseaux de transport existants, mais cela n'enlève rien à la pertinence de la position exprimée.

Un gaspillage d'argent public

La Ligne 18 relierait Massy à Saclay, mais entre ces deux extrémités on aura déjà un TCSP, en cours de réalisation. On nous présente ces deux moyens de transports comme complémentaires, mais en réalité ils se feraient concurrence ; par exemple, pour se rendre à l'ENSTA depuis Massy, le TCSP serait bien plus efficace. Ce qui diminue encore la pertinence du métro. S'il était démontré que la Ligne 18 est indispensable, nous avons démontré qu'il serait bien plus raisonnable et beaucoup moins coûteux de faire évoluer le TCSP en tramway ou tram-train (5).

Le coût de La Ligne 18 Orly-Saclay est évalué à 2,9 milliards d'euros. Avec les dépassements habituels, la facture s'élèverait plutôt à 6 à 9 milliards. A cela s'ajouteraient les frais récurrents de fonctionnement de l'ordre de 10 millions d'euros par an, dont on sait que la billetterie financerait seulement un tiers, le reste étant à la charge des entreprises et des pouvoirs publics.

En outre, ce métro ne desservirait que trois points du plateau – excentrés, qui plus est (6) – et doit donc être complété d'un réseau de desserte locale. Qui le financera ? Les collectivités locales, bien sûr.

En temps de crise économique durable, les dépenses pour un objet de prestige sont indécentes !

En retard d'un métro !

Il semble bien qu'en s'arc-boutant sur leur métro, les protagonistes sont en train de compromettre leur propre projet. Car la Ligne 18 arriverait une douzaine d'années en retard par rapport à l'implantation des établissements d'enseignement et de recherche : théoriquement ce serait en 2023, mais l'expérience montre que les délais de réalisation de projets de cette ampleur dépassent toujours de beaucoup les prévisions, parfois du simple au double voire plus (7). Ce qui a fait parler de "génération sacrifiée" le directeur de Télécom ParisTech pour plaindre les personnels qui devront endurer pendant de nombreuses années de mauvaises conditions d'accès au plateau ; lui aussi tombe dans piège de penser que tous les usagers du plateau résident à Paris.

Par conséquent, si l'on estime que l'accessibilité depuis Paris est indispensable pour l'attractivité du campus-cluster, il est urgent de trouver une solution autre que la Ligne 18, qui puisse se réaliser dans des délais compatibles avec l'arrivée des établissements d'enseignement et de recherche (pour l'essentiel, de 2016 à 2020).

Proposition d'une solution plus pertinente

Elle devra nécessairement s'appuyer sur les moyens de transport lourd existants, à savoir les lignes de RER. Le RER B passe à proximité quasi-immédiate de la frange sud du plateau. Il faut en améliorer le fonctionnement ; un schéma directeur RER B Sud a été adopté à cet effet. Le débit du RER B est suffisant par rapport aux besoins estimés mais peut et doit être augmenté.

Par ailleurs, il faudra organiser le rabattement sur les gares de RER, ce pour quoi deux options complémentaires se présentent : une flotte de navettes et un réseau de téléphériques urbains. Sans oublier les "modes actifs", pour lesquels le plateau offre un potentiel important, pourvu qu'on veuille leur apporter l'attention nécessaire.

L'utilisation de téléphériques urbains – pouvant atteindre des débits de 6000 passagers/heure dans chaque sens – permettrait de transporter des flux de passagers importants depuis des gares de RER vers des points centraux des pôles d'activités sur le plateau. Pour desservir le quartier de l'École polytechnique, la gare de Lozère s'imposerait, la gare d'Orsay-Ville ou celle du Guichet conviendrait le mieux pour alimenter le quartier de Moulon (8).

Des services de navettes (gratuites) ont déjà été mis en place dans des communes du secteur (Jouy-en-Josas et Massy). Ce type d'offre – en plus sophistiqué – pourrait être adopté pour assurer la desserte fine du plateau. Aux heures creuses, elle pourrait fonctionner à la demande. Elle ne servirait pas uniquement les besoins des usagers du plateau mais aussi aux habitants des communes limitrophes, dont le projet Paris-Saclay ne se soucie guère.

Cette solution est beaucoup plus pertinente que celle qu'apporterait la Ligne 18, car elle :

- est beaucoup mieux en phase avec l'arrivée des établissements d'enseignement et de recherche ;
- est considérablement plus respectueuse des finances publiques ;
- est beaucoup plus complète que la Ligne 18 qui ne règle pas le problème du "dernier kilomètre" ;
- n'introduit pas de problèmes de vibrations et de rayonnements électromagnétiques ;
- n'interfère pas avec le périmètre de protection autour des installations nucléaires au CEA ;
- permettrait un réel report modal, puisqu'elle serait utile non seulement pour les usagers en provenance de l'agglomération parisienne, mais aussi pour ceux, bien plus nombreux, habitant les vallées limitrophes du plateau.

Ce dernier point est important car le vrai problème de la desserte du plateau va être de faire face à l'accroissement du trafic routier. L'EPPS, a d'ailleurs reconnu ne pas être sûr d'avoir une solution à ce problème !

Enfin, cette approche ne compromettrait pas l'avenir des terres agricoles du plateau. Car il n'existe pas d'exemple d'un moyen de transport lourd qui ne soit pas un puissant vecteur d'urbanisation. A terme, la zone de protection qui vient d'être instaurée n'y résisterait pas.

(1) Pour l'abandon du métro Grand Paris Express en grande couronne – Laurent Chalard – Slate.fr, mars 2013,

www.slate.fr/tribune/66075/grand-paris-abandon-du-metro-express-en-grande-couronne

(2) Dixit Jean-Marc Jancovici dans une audition par une commission sénatoriale en mars 2012, cf.

www.colos.info/images/doc/Jean-Marc_Jancovici_sur_Grand_Paris.pdf et www.youtube.com/watch?v=MfqiETonDUE

(3) Rapport sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express – Pascal Auzannet – Ministère de l'égalité des territoires et du logement, décembre 2012, www.territoires.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Auzannet_Grand_Paris_Express.pdf

(4) Grand Paris - l'avis des experts – anthologie de critiques exprimées par différents experts sur le projet de réseau de transport du Grand Paris – COLOS, mai 2011, www.colos.info/actualites/grand-paris/42-grand-paris-lavis-des-experts-21847534

(5) Desserte du plateau de Saclay – COLOS, novembre 2013, www.colos.info/documents/transports-a-deplacements/88-desserte-du-plateau-de-saclay.

(6) Celui du Moulon est déjà très excentré, mais celui du quartier de Polytechnique ne pourrait que l'être également, car le mode de réalisation et le tracé envisagés posent des problèmes rédhibitoires de vibrations et de rayonnements électromagnétiques (10 fois supérieurs aux limites supportables par les laboratoires), obligeant à déplacer le tracé vers l'extrémité nord du secteur.

(7) Les exemples abondent, citons seulement le prolongement au Nord de la Ligne 14 (deux ans de retard pour un chantier à peine commencé), le tramway T6 Viroflay-Chatillon (quatre ans de retard en quatre ans) et le TCSP Massy-Polytechnique (réalisé en dix ans au lieu de trois).

(8) On pourrait en profiter pour desservir également à partir de l'une de ces gares, le parc d'activités de Courtaboeuf, dont la desserte est plus problématique encore que celle du plateau de Saclay. Par ailleurs, au Nord du plateau, une liaison de ce type depuis la gare de Versailles Chantiers permettrait de desservir plusieurs points du pôle de Satory.