



# AMIS DE LA VALLÉE DE LA BIÈVRE

## Avis AVB sur le projet de ligne 18 de la Société du Grand Paris

### 1. Introduction

L'association des Amis de la Vallée de la Bièvre (AVB), agréée au niveau régional, a pour objet de protéger et de valoriser l'environnement de la vallée de la Bièvre et de ses environs, de préserver la qualité du cadre de vie de cette région et de soutenir un « urbanisme humain ». Tout le territoire où agissent les AVB est concerné, en particulier Guyancourt, où le projet de ligne 18 prévoit de traverser la zone des sources de la Bièvre, et Saclay, qui est au cœur du projet.

Depuis de nombreuses années, notre association s'est donc intéressée aux projets d'aménagement du plateau de Saclay et aux projets d'infrastructures de transport qui y sont associés.

Le projet de métro ligne 18 de la Société du Grand Paris, par son impact majeur sur la région, a donc retenu toute l'attention de notre association.

### 2. Analyse du dossier d'enquête publique

#### Méthode et objet de l'enquête

Comme le plus souvent dans les enquêtes publiques en France, c'est le dossier d'un projet « bouclé » qui est soumis à enquête. Celle-ci arrive bien trop tard dans le cycle d'élaboration du projet et aucune solution alternative n'est proposée au public. Cette conception restrictive de la concertation n'est pas à l'honneur de notre pays qui cumule tous les défauts du système : des consultations superficielles et des projets qui traînent en longueur, réussissant à cumuler à la fois une inefficacité redoutable (et donc des surcoûts importants) et une grande frustration.

Par ailleurs, la région concernée par le projet de ligne 18 l'est également par de nombreux autres (CDT, urbanisation, routes,...). Comme l'ont fait remarquer la CNDP en 2010 et l'Autorité Environnementale plus récemment, l'analyse de l'impact environnemental projet par projet n'a aucun sens puisque c'est bien l'impact cumulé résultant de l'ensemble de ces projets qui va toucher cette région.

La méthode suivie ici dans le cas de la ligne 18 n'est donc pas recevable sur ce point.

#### Adéquation de la solution proposée au besoin de transport public

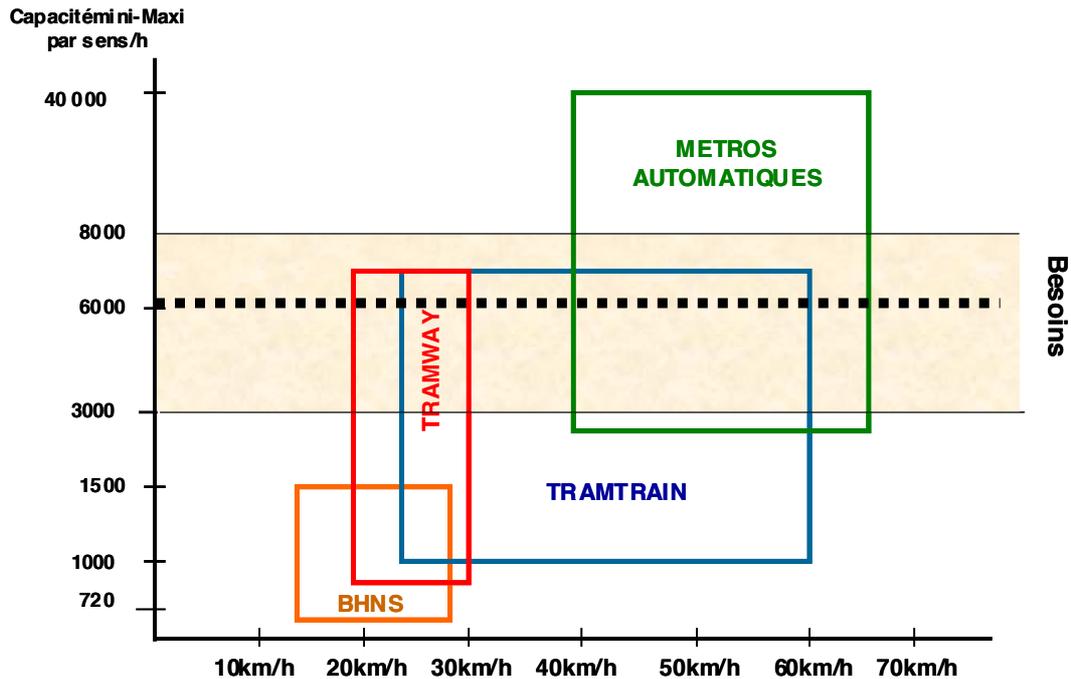
Les statistiques sur les déplacements liés à l'emploi montrent que 8% seulement des salariés travaillant sur le plateau de Saclay viennent des Yvelines. La ligne 18 ne répondra donc pas à un besoin pressant dans sa branche ouest. Par ailleurs, deux liaisons ferrées existent déjà sur l'axe est-ouest dans les vallées de part et d'autre du plateau de Saclay avec le RER C (future tram-train entre Massy et Versailles) et le RER B (vallée de Chevreuse).

C'est donc de liaisons nord-sud interconnectées à ces deux lignes principales dont cette région a d'abord besoin. Sans ces liaisons de rabattement, la circulation routière, déjà saturée aux heures de pointes, ne pourra que tendre vers l'asphyxie avec les nouveaux projets prévus.

En ce qui concerne le besoin spécifique de la desserte du plateau de Saclay, les prévisions de trafic futur ne justifient pas une solution de type métro. C'est ce qu'ont montré le rapport Auzannet en décembre 2012, le dossier du Cercle des Transports en août 2015 et l'avis critique récent du Commissariat Général à l'Investissement.

Le schéma ci-dessous, extrait du rapport Auzannet, montre qu'un tramway répond au besoin capacitaire pour la desserte locale du plateau de Saclay. Sa vitesse est certes moins élevée que celle d'un métro, mais ce paramètre n'intervient que pour des distances de transport importantes, comme dans le fameux exemple de la liaison Versailles-Orly, mais nous reviendrons sur cette question plus loin.

L'avantage d'un tramway est qu'il peut se substituer à terme au TCSP, en conservant les mêmes emprises, de manière plus souple et pour un coût très inférieur à celui du métro.



Pour compléter une solution de transport léger sur le Plateau, des associations ont montré l'intérêt des raccordements aux moyens de transport lourds existants et la possibilité de trouver des solutions innovantes, par exemple à base de téléphérique urbain.

Outre le fait d'être moins coûteuses que le métro, ces solutions ont le grand intérêt de pouvoir être disponibles plus tôt que le métro, répondant au problème de transport qui se pose à court terme, ainsi que d'être plus modulaires et plus flexibles.

Mais cette absence d'une juste économie de la solution par rapport au besoin traduit peut-être une intention cachée plus grave.

En effet, depuis 1965, l'objectif de l'État a été d'urbaniser complètement le plateau de Saclay, considéré comme un « espace vide » entre Massy et Saint-Quentin en Yvelines. La fermeté des réactions successives de la population à chaque nouvelle poussée de fièvre, a freiné cette tentation, sans toutefois arrêter totalement l'urbanisation.

La ligne 18 du métro du Grand Paris créerait enfin (pour certains !) la colonne vertébrale nécessaire à une urbanisation massive à venir sur le Plateau.

Sans cette urbanisation, cette ligne ne se justifie pas et notre association n'est pas la seule à dire. Et d'une urbanisation massive du plateau, les associations de défense de l'environnement n'en veulent pas et la population non plus. C'est d'ailleurs le moyen le plus sûr de compromettre l'attractivité du territoire, conséquence inverse que l'objectif visé.

### L'illusion de l'hyper-concentration des moyens de Recherche

Le besoin de développer la Recherche, sa concentration dans le sud francilien et en particulier sur le plateau de Saclay, font partie des justifications majeures des projets d'aménagement de ce secteur et de la ligne 18. Que n'a-t-on pas entendu sur la création d'une « Silicon Valley » à la française !

Malheureusement, s'il suffisait de concentrer de grands moyens de recherche sur un plateau avec une ligne de métro au milieu pour faire exploser l'innovation, ça se saurait et il y aurait nombre de Silicon Valley dans le monde !

Sans développer ici un sujet largement étudié et qui a fait l'objet de nombreuses publications et rapports convergents, on peut quand même rappeler que la Silicon Valley américaine n'est que la partie émergée de l'iceberg de tout un ensemble universitaire et industriel qui résulte d'une

véritable stratégie de l'innovation mise en place dans les années 80 aux États Unis. Le premier changement majeur a été en particulier le vote en 1980 du Bayh-Dole Act qui a donné aux universités le droit de propriété sur les inventions qui ont reçu des subventions de la part de l'État. Il a simplifié l'ensemble des procédures liées à la commercialisation des technologies universitaires. Cette loi a également contribué à changer les mentalités au sein des universités et à légitimer le soutien accordé aux « spin-off ». Elle a aussi permis à l'université d'octroyer des licences exclusives aux spin-off ce qui leur procurent à la fois un avantage concurrentiel et une certaine sécurité.

La France a suivi cette évolution avec 20 ans de retard (loi de 1999), les mentalités sont encore loin d'avoir évolué et les effets positifs tardent à se faire sentir. Le statut de chercheur de la fonction publique, par exemple, ne facilite pas le passage de la recherche à l'industrie.

Ce n'est donc pas la concentration des moyens de recherche qui crée l'innovation dont l'économie a tant besoin, mais l'ouverture de la recherche au monde industriel (et réciproquement !) et des conditions favorables pour passer « du labo à l'usine ».

Comme on le voit, il y a fort à parier que la contribution de la ligne 18 reste plus que modeste en la matière.

### **Impact sur les paysages et l'agriculture**

Des raisons économiques, la ligne 18 serait réalisée en grande partie en viaduc. L'impact sur les paysages du plateau de Saclay, constitué d'espaces agricoles et naturel, serait considérable.

L'exploitation des terres agricoles du Plateau en sera également compliquée, rendant le projet de ligne 18 contradictoire avec les objectifs de protection de ces espaces agricole (ZPNAF issue de la loi Grand Paris de 2010).

Notre association ne peut être que particulièrement sensible à l'impact potentiel sur la zone des sources de la Bièvre à Guyancourt. Nous n'ignorons pas que le tronçon concerné est aujourd'hui prévu d'être enterré. Mais sa réalisation complexe, dans une zone à forte pente et humide, ne risquerait-elle pas des surcoûts tels qu'une solution aérienne pourrait revenir à l'ordre du jour ?

### **Risque nucléaire négligé**

La commission locale d'information (CLI) des installations nucléaires du Plateau de Saclay (qui n'a pas été saisie dans le cadre de l'enquête publique sur le CDT sud !) précise : « Les questions d'aménagement et d'urbanisation en proximité du centre CEA Saclay et de l'IBN n°29 CIS BIO International ne nécessitent pas une saisine officielle de la CLI. Toutefois, les aménagements prévus par le CDT constituent de nouveaux enjeux au regard de la sécurité nucléaire et contribuent à une modification significative de l'environnement immédiat des installations nucléaires du Plateau de Saclay. Cette modification implique une révision des impacts des activités nucléaires des installations du Plateau de Saclay sur les personnes et l'environnement ».

La CLI dénonce « la méconnaissance de la sécurité nucléaire par le rédacteur du CDT » ainsi que « l'absence de saisine de l'ASN (Autorité de Sûreté Nucléaire) sur ce dossier ».

De plus, elle considère qu'en l'état du PLU en vigueur, « il est impossible de prévoir un pôle multimodal dans le secteur du Christ de Saclay ».

Il semble donc que les règles de base en matière de sûreté nucléaire aient été négligées en ce qui concerne la gare de « CEA Saint Aubin ». Mais peut-être est-ce la raison pour qu'elle soit déclarée « hors projet » dans le dossier d'enquête.

### **Création de valeur en regard du coût du projet**

Nous retenons ce point d'analyse en dernier car il constitue sans doute le plus grave à nos yeux.

Dans le document H « Evaluation socio-économique » du dossier d'enquête, le thème de la « Création de valeur par fonctionnalité » est abordé au paragraphe 5.

Il ressort du maigre argumentaire présenté dans cette partie que l'essentiel de la valeur créée par le projet est un gain de temps, en particulier sur des trajets Versailles-Orly ou Massy-Orly.

Il convient de souligner tout d'abord l'absurdité de cette focalisation des trajets vers Orly. Quelle proportion des trajets représentent-ils ? La préoccupation des milliers d'habitants de cette région qui tentent tous les jours d'aller au travail en un temps raisonnable est-elle vraiment le temps qu'il faut pour aller prendre l'avion ?

Nous ne négligeons pas l'impact sur l'attractivité d'un secteur que peut avoir sa bonne connexion avec les aéroports. Mais encore faudrait-il que les temps annoncés soient justes et l'analyse pertinente !

- Le document mentionné ci-dessus présente des temps moyens pour le trajet Versailles Chantiers-Orly d'1h15 alors qu'ils sont en moyenne de 50 minutes via Massy et Antony ou Rungis-la-Fraternelle (tramway T7 depuis 2013).
- Les temps de trajet actuels sont accrus par les changements de trains nécessaires à Versailles et à Massy. Mais les infrastructures existent et il ne faut que 20 mn aujourd'hui pour faire Versailles – Massy (temps qui sera réduit par le futur tram-train).

Il est donc clair que la présentation du dossier d'enquête est trompeuse et qu'elle ignore des solutions alternatives efficaces et bien moins coûteuses, comme des liaisons directes via la ligne C du RER, prolongeable jusqu'à Orly (il y a 1,5 km entre Rungis la Fraternelle et Orly), qui aboutiraient à des temps trajets similaires sur les exemples considérés.

Face à cette création de valeur limitée du projet, il convient d'en souligner le coût pour la collectivité, dans la mesure où la création des infrastructures nouvelles de la ligne 18 va induire une augmentation des coûts de fonctionnement des transports publics alors même que la Région peine à assurer le coût de l'entretien du réseau actuel, pourtant essentiel.

Ce point a d'ailleurs fait l'objet d'une recommandation du rapport annuel de la Cour des Comptes (transports ferroviaires en Ile de France, février 2016) : « *maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien* ».

Rapport auquel le ministre des finances et le secrétaire d'État chargé du budget ont répondu conjointement :

« *Nous partageons également le constat de la Cour sur l'ampleur du défi auquel les responsables publics sont confrontés face aux nombreux projets d'infrastructures prévus, au regard des capacités non seulement techniques et humaines, mais aussi de financement des acteurs publics dans les prochaines années. **Cela nous semble devoir appeler, en priorité, à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuse des projets.*** »

Le bilan sur ce chapitre est donc édifiant puisqu'il se résume à une création de valeur très faible pour un prix très élevé, au mépris de solutions alternatives bien meilleures sur les deux tableaux.

### 3. Conclusion

L'analyse précédente nous amène à conclure que le projet de ligne 18 présenté à l'enquête :

- a fait l'objet d'une démarche parcellaire et incomplète, ne présentant qu'une seule solution « à prendre ou à laisser »,
- est inadapté au besoin de transport public de ce territoire,
- crée le risque d'un développement urbain démesuré entre Massy et Saint Quentin-en-Yvelines,
- ne favorise pas le développement de la recherche et de l'innovation,
- engendrerait un dommage grave et définitif aux paysages du plateau de Saclay,
- nuirait à l'exploitation des terres agricoles pourtant protégées par la ZPNAF,
- néglige les problèmes soulevés par la sûreté nucléaire dans la zone du CEA-St Aubin,
- ne créerait pas une valeur suffisante pour le transport public au regard d'un coût très élevé,
- ignore la recommandation de la Cour des Comptes en éludant avec désinvolture l'avis du Commissariat Général à l'Investissement,
- néglige des solutions alternatives plus efficaces et moins coûteuses.

Compte tenu de cette analyse, l'association des Amis de la Vallée de la Bièvre

- émet un avis défavorable quant à la définition du projet,
- récusé l'utilité publique de cette ligne 18,
- demande que des solutions alternatives soient proposées,
- demande une nouvelle enquête globale sur l'ensemble des projets de cette zone.