



## **Enquête publique préalable à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris, du 21 mars au 26 avril 2016**

-----

FNE Ile-de-France regroupe près de 400 associations et collectifs franciliens de protection de l'environnement. FNE Ile-de-France suit ce dossier en collaboration avec ses associations territoriales locales membres, notamment Essonne Nature Environnement et les associations implantées sur et autour du plateau de Saclay regroupées au sein du collectif COLOS.

### **Sommaire de l'avis**

#### **Préambule**

#### **Description du projet**

#### **Articulation du projet avec les autres infrastructures de transport**

#### **Absence de justification de la phase 2 du projet**

#### **Le tracé en aérien**

#### **Un métro, un TCSP, une 2X2 voies sur le même tracé !**

#### **Absence d'évaluation environnementale globale**

#### **Un projet qui ne répond pas à la réalité des futurs besoins de mobilité**

#### **Conclusion**

### **Préambule**

La région Ile-de-France détient le record de complexité administrative avec pas moins de six niveaux emboîtés<sup>1</sup> et des compétences qui souvent se recouvrent. Dans cet empilement, l'Etat garde un rôle central puisque, d'une part, c'est lui qui approuve le schéma directeur régional (SDRIF) et qui a la tutelle des entreprises nationales (SNCF,RATP,SGP) et que, d'autre part, plusieurs secteurs « stratégiques » font l'objet d'opérations d'intérêt national (OIN) gérées par des établissements publics d'Etat.

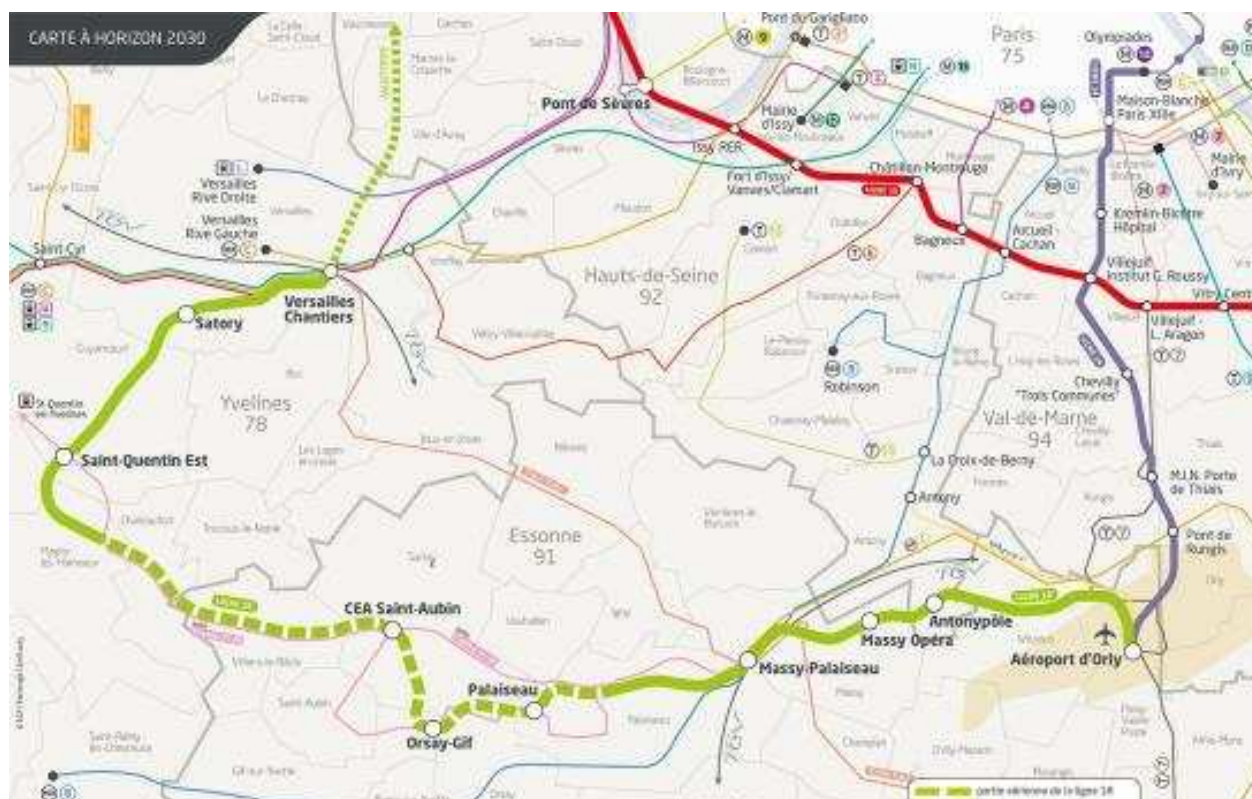
Dans le domaine des transports la gouvernance est devenue tellement illisible qu'au final on ne sait plus qui décide quoi, qui fait quoi et qui paie quoi ? Par exemple, la SGP est chargée de l'aménagement autour des gares du Grand Paris mais quand on lui pose des questions précises sur les modalités pratiques de déplacements (stationnement prévus, articulation avec les autres modes de transports...) elle nous renvoie aux « comités de pôles » qui seront mis en place par le STIF avec les collectivités locales. Cela n'apparaît nulle part mais au final on s'aperçoit que les coûts induits par la mise en service de la ligne 18 pourraient faire grimper la facture bien au-delà des estimations fournies dans le dossier.

---

<sup>1</sup> Commune, intercommunalité, département, région, métropole du Grand Paris et Etat

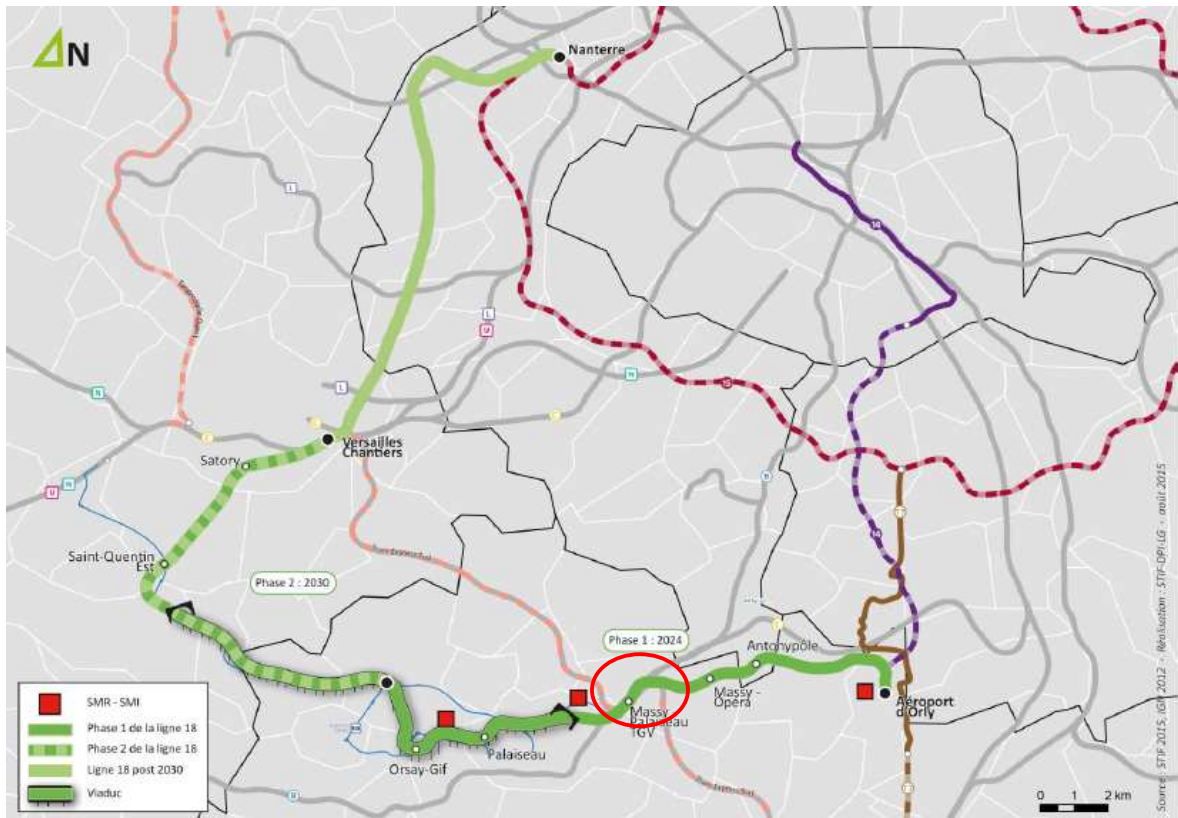
## Description du projet

Le tronçon de la ligne 18 couvre environ 35 km dont 21 en souterrain et 14 en aérien. Il est le cinquième projet du Grand Paris Express à passer en enquête préalable à déclaration d'utilité publique. Il a vocation à relier l'aéroport d'Orly, à l'est, aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles, au nord-ouest du plateau de Saclay.



## Articulation du projet avec les autres infrastructures de transport

Autour du faisceau de la ligne 18, de nombreux projets de transports ont déjà été initiés, d'autres sont encore à l'étude mais ont été jugés prioritaires. Le dossier présente de nombreux zooms cartographiques mais il ne permet pas de comprendre l'articulation entre les différents projets d'infrastructures et leur phasage à l'horizon 2030. **Cette absence de représentation graphique à l'échelle globale** ne permet pas au public d'appréhender la pertinence du projet au regard des autres projets qui sont déjà financés ou budgétés : notamment le Tram-train Evry-Massy-Versailles (baptisé aussi Tram Express Sud) porté par le STIF ou le TCSP baptisé « Express 91.06 » porté par les conseils départementaux des Yvelines et de l'Essonne dont le tracé se superpose avec celui de la ligne 18 sur le plateau de Saclay. La seule carte un peu parlante est celle figurant ci-dessous, extraite de l'avis du STIF (source STIF 2015).



Toutefois, cette carte est encore bien incomplète et surtout très imprécise :

- la gare multimodale de Massy Palaiseau n'est pas matérialisée comme pôle axial d'envergure : interconnexions avec le TGV, le RER B et C (futur Tram train qui reliera Massy à Versailles) et le TCSP Massy Saint Quentin,
- la superposition des tracés TCSP- métro n'apparaît pas,
- le calendrier de réalisation des différents ouvrages n'est pas mentionné....

Cette absence de précisions (temporelle et spatiale) concernant des programmes d'investissements d'une ampleur exceptionnelle ne permet pas au public d'évaluer la pertinence de la ligne 18 au plan financier, ni son utilité. Le flou entretenu autour de la réalisation de tous ces projets et le manque de coordination, tout au moins apparent, fait planer un doute sur leurs réalisations effectives, certains projets déjà bien avancés pouvant être abandonnés en cours de route.

C'est notamment déjà le cas pour le **tracé du TCSP entre Saclay et Châteaufort**. L'annonce très récente de l'abandon d'une partie du tronçon en site propre par le Conseil Départemental de l'Essonne<sup>2</sup> porte un coup d'estocade au projet déjà bien engagé par le STIF<sup>3</sup>. Cette liaison rapide, en site propre, permet déjà aujourd'hui un accès rapide aux RER B et C à Massy, au RER C à Saint-Quentin-en-Yvelines et aux infrastructures de transport régionales (Tram Express Sud, lignes Transilien, TGV à Massy). Sa transformation en tram-train ou tramway, pour répondre aux perspectives de développement du plateau de Saclay, pourrait sérieusement concurrencer la ligne 18 et remettre en cause l'utilité publique du projet de la SGP (son coût serait environ 5

<sup>2</sup> délibération du 11 avril 2016 soit en plein milieu de l'enquête publique !

<sup>3</sup> le tracé du TCSP Express 91.06 a été conçu de façon à ce que les bus circulant sur ces voies puissent être remplacés ultérieurement par des tramways ou tram-trains sur tout le linéaire de Massy à Saint-Quentin.

fois moins élevé que celui de la ligne 18). La capacité des tramways peut attendre 150.000 voyageurs/jours alors que la ligne 18 n'en prévoit que 100.000. De plus, la desserte par l'Express 91.06 est bien plus fine que celle du métro et répond beaucoup mieux aux besoins des usagers du plateau. Dans la mesure où la ligne 18 est jalonnée d'arrêts très espacés et que les établissements sont souvent très éloignés des gares<sup>4</sup> **le gain de temps qui constitue une part importante voire essentielle dans l'évaluation socio-économique des projets d'infrastructure de transports n'est pas avéré. La SGP devra répondre sérieusement à toutes les objections formulées dans l'enquête à ce sujet.**

## **Absence de justification de la phase 2 du projet**

L'objet de la présente enquête publique concerne le tronçon Orly-Versailles. Le projet est présenté en deux phases :

- Aéroport d'Orly / CEA Saint-Aubin ou Orsay-Gif, à l'horizon 2024 ;
- CEA Saint-Aubin ou Orsay-Gif / Versailles-Chantiers, à l'horizon 2030.

L'autorité environnementale (Ae) tout comme le CGI<sup>5</sup> ont mis en doute la pertinence de la 2<sup>ème</sup> phase. Dans son avis délibéré du 21 octobre 2015, l'Ae avait demandé à la SGP de fournir une évaluation socio-économique pour chacune des deux phases.

En effet, pour comprendre le besoin d'installer un moyen de transport lourd sur ce tronçon qui traverse une zone très faiblement urbanisée (et notamment le plateau de Saclay), il est indispensable de connaître les flux de voyageurs constatés ou anticipés. Voir à ce sujet l'avis de l'association des Amis du Grand Parc de Versailles du 25 mars 2016. Après analyse de la seule pièce trouvée dans le dossier (pièce H, page 6) l'AGVP constate que la ligne 18 est en fait dimensionnée (largement) pour les segments situés à l'est, entre Orly et Palaiseau, où les flux seront 2 à 3 fois plus élevés qu'à l'ouest. L'AGVP relève également que pour évaluer les flux dans le métro, l'étude présentée par la SGP n'a probablement pas suffisamment tenu compte des flux captés par le TCSP ni du report possible des voyageurs sur la liaison Versailles-Massy par le futur Tram-Train (ex RER C)<sup>6</sup>.

L'AGVP en déduit qu'en 2030 la ligne 18 sur le trajet Chantiers-CEA va proposer une solution qui aurait été à la portée de bus à haut niveau de service (120 places en articulé classique, mais il en existe en 200 places) sur site propre : soit un bus toutes les 4 minutes pour la pointe de 3000 p/h. La vitesse commerciale restant élevée, vu le peu d'arrêts. Avec la possibilité de mixer bus rapides et bus de « cabotage », ces derniers laissant la priorité aux premiers lorsqu'ils quittent des gares intermédiaires (Villiers, Châteaufort- Toussus, Magny-Mines...)

**De toute évidence, le dossier présenté à l'enquête souffre de lacunes. La commission d'enquête ne pourra que constater l'absence de démonstration de l'utilité publique de la phase 2 du projet et émettre un avis défavorable.**

## **Le tracé en aérien**

---

<sup>4</sup> Celle de la future et hypothétique gare du CEA est très excentrée et, du fait de l'étendue du CEA, l'arrêt est moins commode que les arrêts de bus actuels.

<sup>5</sup> Commissariat général à l'investissement

<sup>6</sup> Cette liaison sera plus rapide que la ligne 18

Le projet prévoit une partie du tracé en aérien sur une longueur de 13,4 km entre Palaiseau et Magny-les-Hameaux. Sur le plateau de Saclay, depuis la gare du CEA jusqu'à la gare de Saint-Quentin Est, un viaduc de 7 à 10 mètres de hauteur devrait traverser la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) dont le périmètre a été arrêté par décret du 31 décembre 2013<sup>7</sup>.

Tout d'abord, il convient de rappeler que le réseau du Grand Paris Express a été approuvé à la suite de deux débats publics qui se sont tenus durant l'hiver 2010-2011. Si en 2010, certaines sections du tracé étaient identifiées comme pouvant être réalisées en aérien, celle du plateau de Saclay ne l'était pas. **Cette modification substantielle ne respecte pas l'article 7 de la charte de l'environnement ni la convention d'Aarhus.** Elle est le résultat d'un arbitrage politique dont les seules motivations semblent relever de critères purement économiques.

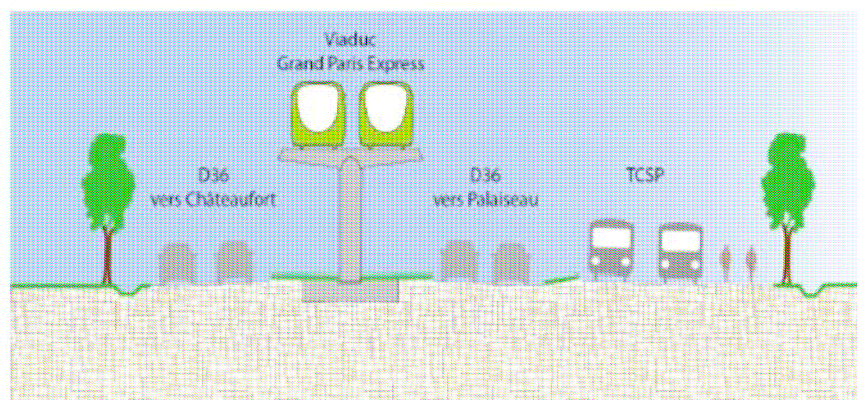
Ensuite, le maître d'ouvrage aurait du répondre à la demande de l'Ae<sup>8</sup> de justifier ce choix notamment au regard des impacts très importants de cette variante sur l'environnement.

Enfin, le dossier est manifestement incomplet comme le relève l'AE : « *la partie en viaduc souffre d'une description sommaire, en comparaison du contenu des dossiers habituellement présentés préalablement à des DUP d'infrastructures de transport implantées en surface. En conséquence, l'Ae s'est interrogée sur la capacité du dossier à donner à l'enquête publique tout son sens.* »

Le dossier d'enquête nous renvoie à des études d'impacts ultérieures ce qui n'est pas admissible et pas conforme aux textes législatifs en vigueur. De surcroît, son évaluation socio-économique ne prend pas en compte les impacts négatifs du projet pour ce territoire et ses habitants.

## Un métro, un TCSP, une 2X2 voies sur le même tracé !

Cette coupe est le seul document un peu parlant trouvé dans le dossier. Elle a été rajoutée à la demande de l'Autorité environnementale qui avouait ne pas comprendre les modalités précises d'implantation du viaduc le long de la RD 36 dans sa traversée du plateau à l'ouest de Saclay.



Coupes type présentant l'insertion du viaduc au niveau de la RD36 en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique de réaménagement de la RD36 du CG91

<sup>7</sup> Selon la SGP, les emprises ont été sorties de la ZPNAF

<sup>8</sup> L'Ae souligne que l'existence d'une décision réglementaire préalable à la DUP n'exonère pas le maître d'ouvrage de rappeler, préalablement à l'enquête de DUP, les raisons notamment environnementales des choix actés par cette décision, dont notamment les évolutions par rapport au premier schéma sur lequel elle avait rendu un avis en 2010.

Le viaduc devrait s'insérer à l'intérieur d'une infrastructure multimodale<sup>9</sup> sur le terre-plein d'une chaussée à 2x2 voies le long de la RD 36 actuelle qui serait requalifiée pour permettre la circulation d'un transport en commun en site propre (TCSP) entre les communes de Châteaufort et de Palaiseau. La mise en service de la Ligne 18 interviendrait après la réalisation de ces divers projets.

Ces infrastructures démesurées auront des impacts désastreux en matière de bruit, de paysage, mais aussi sur les milieux naturels, les systèmes hydrauliques ou encore les espaces agricoles qui sont déjà très fragilisés.

Finalement quelle est l'utilité publique **de cumuler 3 infrastructures de transport sur un seul axe est-ouest** dont on sait déjà qu'il sera peu fréquenté (Saclay et Saint Quentin-en-Yvelines sont deux bassins de vie et d'emploi disjoints) et alors que le véritable problème de l'accès au plateau de Saclay c'est de faire face à l'accroissement du trafic routier nord-sud et notamment à la saturation de la N118 qui représente 70 % du trafic de transit nord-sud ?

## Absence d'évaluation environnementale globale

Comme le souligne l'Ae, la ligne 18 présente des spécificités fortes puisque c'est la première ligne du GPE qui dessert « *des territoires qui ne font pas ou pas encore l'objet d'une urbanisation continue.* » Elle recommande de compléter le dossier par une analyse des impacts cumulés de la ligne 18 avec les autres projets des CDT des secteurs qu'elle traverse, engagés et en projet :

*« Plusieurs projets des CDT entrent dans les deux catégories : ZAC de l'Ecole Polytechnique, ZAC du plateau du Moulon, infrastructures routières en cours de réalisation ou en projet (cf. RD 36, notamment). Or, cette appréciation, ainsi que, surtout, les mesures qui apparaîtraient nécessaires pour réduire les impacts significatifs, ne figurent pas, à ce stade, dans le dossier, pas plus qu'une analyse de la cohérence du projet présenté avec les projets de CDT pourtant antérieurs. »*

Le code de l'environnement<sup>10</sup> prévoit en effet que l'étude d'impact fournisse une appréciation des impacts cumulés du programme de travaux. Elle doit également comprendre « une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation »

L'Ae reconnaît que l'exercice est difficile puisque « *dans le cas présent, la ligne de métro est conçue pour participer à une urbanisation planifiée et de grande ampleur.* »

Les associations locales et FNE Ile-de-France ont depuis longtemps fait valoir que la Ligne 18 constituerait un puissant vecteur d'urbanisation, menaçant à terme la vocation agricole du plateau de Saclay, en dépit de la ZPNAF (zone de protection naturelle, agricole et forestière). L'Ae semble conforter cette position en affirmant que "*en plus de l'urbanisation planifiée, il ne peut être exclu que le projet aura des effets de long terme non planifiés, par densification de tissus existants ou par urbanisation nouvelle de terrains autres que ceux sur lesquels l'urbanisation est souhaitée aujourd'hui*".

<sup>9</sup> Le projet de bus en site propre entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy est porté par les conseils généraux des Yvelines et de l'Essonne et inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

<sup>10</sup> article R.122-5

La SGP, elle, se défend en affirmant « *qu'il ne doit pas revenir au seul maître d'ouvrage de la ligne de métro de présenter ces éléments et que l'échelle pertinente est vraisemblablement celle de la planification globale.* »

Sur ce point, elle n'a pas tort.

Le projet de cluster scientifique et technologique et la ligne 18 sont dans les « tuyaux » de l'Etat depuis 2011. Conformément aux directives européennes, il aurait dû faire l'objet **d'une évaluation environnementale stratégique**. Au lieu de cela, les différents maîtres d'ouvrages<sup>11</sup> ont organisé une succession d'enquêtes publiques qui ne permettent pas de vérifier la cohérence de tous ces projets ni d'avoir une vision d'ensemble.

L'autorité environnementale qui est régulièrement sollicitée sur tous ces projets relève à juste titre que : « *les deux contrats de développement territorial (CDT) des territoires traversés par la ligne fournissent, des évaluations environnementales dont les conclusions ne viennent pas confirmer celles présentées dans la présente étude d'impact.* »

**Ces insuffisances majeures dans l'évaluation environnementale du projet de la ligne 18 avec les risques collatéraux d'urbanisation s'ajoutent à la balance négative que présente ce projet dans l'appréciation de son utilité publique.**

## **Un projet qui ne répond pas à la réalité des futurs besoins de mobilité**

Comme déjà dit, les cartes et illustrations de la ligne 18 font totalement l'impasse sur les autres infrastructures de transport existantes ou prévues. La SGP présente son projet comme étant l'unique moyen de transport capable de desservir le plateau de Saclay de Massy jusqu'à Versailles. Elle escamote totalement le TCSP dont le tracé est quasiment identique à celui de la ligne. Elle fait l'impasse sur la liaison Versailles-Chantiers à Massy, actuellement assurée par le RER C qui doit être transformé en tram-train et qui offrirait un parcours aussi performant vers Massy. Et surtout elle efface soigneusement de ses cartes la ligne B du RER dont le tracé longe la frange sud du plateau. L'actuelle station du Guichet se situe à seulement 2km de la future gare Orsay-Gif prévue en 2024 et des liaisons par téléphériques peuvent parfaitement répondre au besoin de rabattement vers le plateau<sup>12</sup>.

Toutes ces infrastructures couplées avec des moyens de mobilités modernes (auto-partage, bus autonomes sans chauffeur, téléphériques ...) rendent déjà cette ligne totalement obsolète, sans compter qu'elle arrivera bien trop tard.

Le dossier d'enquête indique que la ligne 18 ferait gagner aux transports en commun 0,6 points de part modale et perdre à la voiture 0,3 points. La faiblesse de ces chiffres démontrent qu'il est urgent **d'élaborer une véritable stratégie de déplacements** qui permettra de résorber le trafic automobile et de concentrer les moyens pour résoudre les principales difficultés que rencontre le plateau de Saclay aujourd'hui, à savoir l'engorgement de la N118 et des liaisons routières plateaux-vallées.

Depuis plusieurs années, les associations du plateau de Saclay n'ont cessé d'alerter les pouvoirs publics sur les dangers d'une véritable congestion routière dans ce secteur. Elles ont mené une réflexion approfondie et proposent aujourd'hui des solutions alternatives qui répondent aux

<sup>11</sup> SGP, EPAPS, CD78 et 91, STIF...

<sup>12</sup> A noter qu'une étude vient d'être lancée par la communauté Paris Saclay

vrais besoins des usagers, pourraient être mises en place rapidement et coûteraient beaucoup moins cher qu'un métro<sup>13</sup>.

## Conclusion

Dans son avis sur le **Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France** d'avril 2013 FNE-Ile-de-France avait déjà prévenu que s'engager dans le réseau Grand Paris hors la petite couronne serait une erreur stratégique mais aussi financière. Les sérieuses réserves émises par différentes autorités (Ae, CGI, STIF) vis-à-vis de la ligne 18 apportent de l'eau au moulin de nos prédictions et confortent notre position.

Nous l'avons déjà répété dans d'autres enquêtes, **la priorité absolue doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant**. Le récent rapport annuel de la Cour des Comptes le rappelle avec force. L'hypothèse d'une réduction du trafic sur le RER B grâce à la ligne 18 ne nous paraît pas crédible, car la charge maximale du RER B se situe sur la partie centrale de la ligne. Pour fluidifier le trafic sur le RER B il faut résorber le goulot d'étranglement au niveau du tunnel entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord. Des solutions existent. Il faut les financer pour les mettre en œuvre au plus vite !

Les modes de déplacement vont évoluer considérablement dans les prochaines années. Parallèlement, des espaces de co-working s'implantent un peu partout et le télétravail commence à se développer. Un cluster scientifique et technologique de rang mondial ne doit-il pas faire preuve de plus d'ambition et d'innovation en matière de mobilité ? N'est-ce pas le moment de saisir toutes les opportunités qui permettraient de réindustrialiser la France avec des projets innovants exportateurs et créateurs d'emplois ?

**Pour toutes ces raisons, FNE-Ile-de-France émet un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris.**

Elle demande que les solutions alternatives de sa fédération départementale Essonne Nature Environnement et du collectif OIN Saclay (COLOS) soient sérieusement étudiées par la commission d'enquête à savoir :

- le prolongement de la Ligne 14 d'Orly jusqu'à Massy-Palaiseau
- la mise en place de liaison(s) par téléphérique entre la gare RER du Guichet et la frange sud du plateau
- pas de nouvelle ligne entre Saclay et St. Quentin autre que la liaison par TCSP déjà prévue, mais avec la perspective de pouvoir faire circuler un tramway ou tram-train sur ce TCSP
- la mise en place d'une liaison par téléphérique entre la gare de Versailles-Chantiers, Satory et le Technocentre Renault.

La Présidente  
Dominique DUVAL



---

<sup>13</sup> Voir l'avis de COLOS