À propos de la ligne 18 du Grand Paris Express

À tous ceux qui pensent qu'elle est devenue indispensable
à la réussite du projet Paris-Saclay

La ligne 18 du Grand Paris Express, investissement lourd réclamé à grands cris par les élus et directeurs d'établissements, est présentée à la fois comme indispensable au désenclavement du plateau, et comme la condition du succès de l'opération Paris-Saclay. Pourtant, ce n'est pas l'avis de nombreux experts et services de l'Etat, ni celui des usagers et des populations (1) dont nous résumons ici quelques-uns des arguments et contre-propositions (2).

La ligne 18 est une mauvaise solution à un vrai problème

Avant même la réalisation du cluster, les difficultés d'accès et de transports sur le plateau étaient déjà criantes. On comprend l'inquiétude des personnels des établissements déménagés, notamment de Paris centre et de la petite couronne, qui vont devoir (c'est certain dans tous les cas) subir des embouteillages dantesques, ou les dysfonctionnements du RER B, qui s'aggravent d'année en année. Avec l'arrivée des premiers établissements, l'accès en transports en communs sur le plateau, pour l'instant principalement assuré via Massy par la ligne 91-06 du nouveau bus en site propre (TCSP), est d'ores et déjà devenu un parcours du combattant.

Pour autant, la ligne 18 du Grand Paris Express n'est pas la solution à ces problèmes : ni pour les nouveaux arrivants, ni pour le reste du territoire.

La ligne 18 ne se justifie que sur la base d'une urbanisation massive du plateau de Saclay

Tout d'abord, même en prenant en compte toutes les implantations prévues ou prévisibles à l'échéance de 2030, et la fréquentation de transit générée après éventuelle connection à Versailles (Figure), la capacité de la ligne 18 (7 à 9000 passagers/heure) serait surdimensionnée d'un facteur 3 (au moins). Sauf à urbaniser entièrement le plateau, en y amenant à terme une population résidente de 120 000 habitants (3), la ligne 18 sera un gouffre financier, non seulement à la construction (avec un coût estimatif 3Mds€ hors aléas, et un dépassement probable à 5Mds€), mais aussi à l'exploitation (cette ligne courte devra en effet être dotée d'un matériel roulant spécifique et de centres d'entretien dédiés).

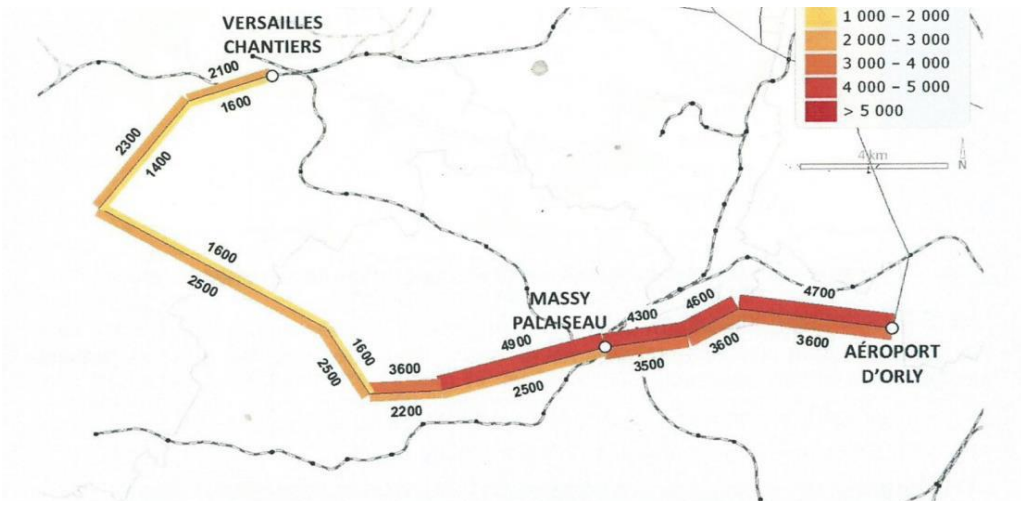

Figure : Serpent de charge de la ligne 18 estimé à l'horizon 2030 (nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin). Source : analyse du STIF citée dans la contre-expertise du projet de ligne 18, CGI, octobre 2015.

Une amélioration du RER B, adossée à des transferts vallée-plateau, rendra de bien meilleurs services

Le cluster Paris-Saclay se répartit en bordure sud de plateau, sur une bande de plus de 5 km de long et de moins de 800 m de large, entre le quartier de Polytechnique à l'est, et le quartier de Moulon-Saint Aubin à l'ouest. La ligne 18, qui doit relier Orly-Massy à Saclay, puis à Versailles (et théoriquement à La Défense), disposera de seulement deux gares dans ce cluster, l'une à Polytechnique et l'autre à Orsay. Dans sa partie Massy-Orsay (ensuite elle bifurque en pleins champs, et ne dessert pas Saint Aubin), elle suivra un tracé Est-Ouest qui double, par endroits à 1 km de distance, celui du RER B en contrebas (Figure ci-dessus).

Un RER B fiabilisé, rénové, et avec des rames à 2 niveaux + des téléphériques (4) ou d'autres moyens de rabattement légers à partir des différentes stations (Lozère, Le Guichet, Orsay, Bures, Gif) apporterait des solutions de desserte du plateau plus fines, plus complètes, et de haute capacité. Cette rénovation et cette augmentation de capacité sont urgentes pour l'ensemble du RER B (sur lequel transitent, rappelons-le, 900 000 passagers par jour). Mais elles nécessitent des moyens financiers et techniques qu'il sera impossible de mobiliser dans un contexte de construction simultanée de la ligne 18 (5).

La ligne 18 sera inefficace pour réduire la circulation routière.

En effet, son tracé est perpendiculaire aux principaux flux de déplacement : selon les données INSEE, quelque 80% des gens travaillant sur le plateau viennent des environs (notamment des vallées et du sud de l'Essonne) et n'auront aucune utilité de cette ligne au quotidien (6). Il en sera progressivement de même pour les nouveaux arrivants, qui vont chercher à se loger plus près de leur travail. Au final, on attend seulement 0.5% de report modal routier vers le métro. Seule une desserte Nord-Sud améliorée (dont feront partie les connections plateaux-vallées) permettra de réduire significativement le trafic routier sur le plateau.

Il est possible d'améliorer la situation dès maintenant

Enfin, qu'il s'agisse de rénovation du RER B ou de construction de la ligne 18, ces solutions ne seront pas opérationnelles avant 2024 (et ce, même si l'Etat confirmait aujourd'hui ses engagements sur la ligne 18). L'urgence pour les nouveaux arrivants comme pour la population déjà sur place, est donc la mise en place dès maintenant d'un réseau de bus et de navettes dense et fonctionnel (fréquences, accessibilité, information...). Sur ce point, les aménageurs et les collectivités territoriales manquent clairement de volonté politique et de coordination (7). On se demande aussi pourquoi les solutions de type téléphérique n'ont été que très récemment mises à l'étude, alors qu'elles permettraient de soulager très vite les problèmes de la ligne 91-06. Notons aussi que de nouvelles solutions de transport très innovantes, peu impactantes et de haute capacité sont apparues récemment, comme la technologie Carlina (6,8). Dans le territoire d'innovation de Paris-Saclay qu'aiment à évoquer nos élus, pourquoi de telles solutions ne sont-elles pas explorées, avec des démonstrateurs qui pourraient apporter dès aujourd'hui des réponses à certains besoins ?

La ligne 18 : avant tout un objet d'affichage dans la compétition entre territoires

Pourquoi la ligne 18 est-elle donc réclamée avec autant de frénésie par nos élus et technocrates, en priorité sur toute autre solution, et alors que visiblement par ailleurs la question des transports au quotidien des populations est loin d'être leur préoccupation première ? Outre les perspectives de nouvelles conversions foncières que cette ligne va ouvrir (9), **c'est surtout parce que son affichage constitue, une fois encore, un élément de prétendue « attractivité » du territoire**. Il s'agit d'abord, pour attirer de nouvelles implantations, de garantir à une minorité de cadres et

de décideurs l'accessibilité d'aéroports ou de grands centres d'affaires, et ceci à n'importe quel prix.

Le but est donc effectivement, non pas d'améliorer les conditions de vie et de travail des habitants et du personnel, mais d'amener encore plus d'entreprises, d'établissements et d'habitants sur ce malheureux plateau, et d'augmenter ainsi la valeur foncière de ses terres, alors que nous avons juste en face, aux Ulis-Courtaboeuf, une grande zone d'habitat et d'activités qui végète... faute de transports adéquats, et qui pourrait très bien elle aussi être mieux desservie par RER B+téléphérique.

Que faire ?

Pour résumer, l'option de ce nouveau métro, inconsidérément promis au personnel et aux acteurs économiques, n'a pas été prise après une étude sérieuse des besoins, et suivant des choix raisonnés d'aménagement du territoire dans la perspective de l'inexorable transition énergétique. Elle a été choisie sur la base d'un modèle dépassé de développement économique, et d'une projection gonflée et autoréalisatrice de populations très importantes sur le plateau à l'horizon 2030. La Communauté d'Agglomération Paris-Saclay a annoncé, dans son Contrat de Développement Territorial de 2016, une étude globale de la desserte en transports collectifs du plateau de Saclay à différents horizons temporels, dont on attend toujours la publication (10) : de toute évidence, il aurait fallu commencer par là, et on s'étonne qu'une telle étude soit lancée *après* les arbitrages des mêmes collectivités en faveur de la ligne 18 !

On attend donc toujours aujourd'hui un bilan complet et sincère sur les flux de passagers à divers horizons temporels sur le plateau de Saclay. Il nous semble urgent d'attendre les résultats de cette étude – à condition qu'elle soit menée sans parti pris par un organisme indépendant et qu'elle publie et soumette à l'analyse l'ensemble de ses hypothèses et attendus - avant de se lancer dans une opération ruineuse qui compromettrait irréversiblement l'avenir du territoire.

Notes

(1) Parmi ces avis, on trouve par exemple ceux du Cercle des Transports, de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT), du STIF, mais aussi le rapport du Commissariat Général à l'Investissement (CGI). Ces avis figurent dans le Dossier d'Enquête Publique en date de Juillet 2016, au cours de laquelle 70% des 4200 avis déposés contestaient l'utilité publique du projet tel qu'il était présenté.
http://www.enquetepubliqueligne18.fr/rapport-commission-enquete/index.html
auquel on ajoutera le rapport récent de la Cour des Comptes sur le Grand Paris Express
https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-01/20170117-rapport-societe-grand-Paris_1.pdf

(2) On trouvera sur le site des Assises de la Mobilité du plateau de Saclay qui se sont tenues le 18 novembre 2017 à Centrale-Supélec diverses interventions d'experts qui étayent l'argumentaire du présent document:
http://assises-mobi-saclay.fr/presentations

(3) Eléments de conclusions du rapport du CGI, Octobre 2015 :
« La rentabilité socio-économique classique de la ligne est négative. Cela est dû, en grande partie, à la faiblesse des gains de temps apportés par la liaison, estimés par le STIF à 5 minutes par passager [...] La question majeure qui se pose est finalement celle de l'évaluation imputable à la ligne 18 des bénéfices économiques hors transport. L'opération urbaine Paris-Saclay conduite par l'Etablissement public porte, en effet, sur l'un des rares territoires de la Région Ile-de-France où existent des espaces potentiels de développement considérables en population et en emplois, évalués à 120 000 habitants et 80 000 emplois ».
http://www.enquetepubliqueligne18.fr/assets/files/piece_j-10-avis_du_commissaire_general_a_l-investissement_sur_l-evaluation_socio-economique_de_la_ligne_18_et_rapport_de_contre-expertise.pdf

(4) Un téléphérique urbain peut transporter jusqu'à 6000 passagers par heure dans les deux sens :
http://www.colos.info/documents/transports-a-deplacements/94-potentiel-des-telepheriques-urbains-pour-la-desserte-locale-du-plateau-de-saclay

(5) Selon le Cercle des Transports, un investissement de 4,2Mds€ dès 2020 serait par exemple nécessaire pour renouveler le matériel roulant et mettre en place le pilotage automatique sur les RERs B, C et D. Au total, il faudrait mobiliser 8Mds€ sur une période de 10 ans, soit 800M€ par an, pour régénérer le réseau existant.
http://www.assises-mobi-saclay.fr/images/doc/Assises-mobi-Saclay_Financement-infras.pdf

(6) Données INSEE, voir présentation de Harm Smit
http://www.assises-mobi-saclay.fr/images/doc/Assises-mobi-Saclay_Solutions-alternatives.pdf

(7) L'organisation des transports en commun routiers relève de l'Agglomération (CPS), alors que l'aménagement du plateau est piloté par l'EPAPS. L'EPAPS prend prétexte de cette situation pour se désintéresser des questions de transports, tandis que la CPS prend prétexte de l'ampleur du programme d'aménagement (sur lequel aucune donnée chiffrée, globale et étayée n'est fournie par ailleurs) pour réclamer un transport lourd. Cette dichotomie, qui entretien l'inaction en matière de transports du quotidien, et la fuite en avant en termes d'infrastructures lourdes, a été dénoncée à de multiples reprises par les associations et les usagers.
Notons néanmoins que des améliorations de la desserte à partir de Massy ont été très récemment annoncées :
http://www.epaps.fr/desserte-du-plateau-de-saclay-renforcement-du-rer-b-et-de-la-ligne-91-06c/

(8) Informations sur la technologie Carlina
http://www.colos.info/images/doc/CarLina_nouvelle-solution-de-mobilite.pdf.
https://www.aida-sea.fr/transport-urbain/
Données comparatives de capacités et performances
https://www.aida-sea.fr/comparatif-synthèse
CarLina est dans un stade avancé de développement, mais nécessite un site démonstrateur pour sa mise au point en situation réelle ; une proposition a été formulée pour connecter le campus universitaire à Bures-sur-Yvette au plateau de Moulon. Il faudra deux à trois ans pour la rendre industrialisable.

(9) Par exemple, les conversions automatiques prévues par la Loi du Grand Paris, permettant l'urbanisation dans 600 à 800m de rayon autour de chaque gare du GPE.

(10) Action 17 du volet Transports, page 126 du CDT « Paris-Saclay territoire Sud » :
http://www.paris-saclay.com/fileadmin/documents/CDT/CDT_Territoire_Sud-VF-3e-partie.pdf