

# LIGNE DE METRO N° 18

## Orly-Massy-Saclay-Versailles

**Vous trouverez ici, après un rappel, l'avis adressé à la Société du Grand Paris dans le cadre de la « concertation renforcée », accompagné de plusieurs questions adressées également dans ce cadre.**

### **Rappel (lettre d'info n°10):**

Nous avons refusé le principe même d'un métro dès la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) en 2010 dans le cahier d'acteurs du Réseau Associatif du Plateau de Saclay que nous avons co-rédigé avec les Jardins de Cérès, les AVB, Terre et Cité, le CAS Orsay, Apach, Essor de Versailles et Jouy Ecologie.

Depuis nous en dénonçons toujours l'ineptie et la gabegie, et sommes intervenus lors de la réunion publique du 26 mai organisée par la SGP à Supelec (GIF s/Yvette) au sein de la « concertation renforcée ».

L'ineptie car ce métro va non seulement détériorer les conditions d'exploitation des terres agricoles du Plateau, dégrader le paysage par ses piliers de béton de 7 à 9 m de haut, détériorer la qualité de vie des habitations voisines par le bruit, mais aussi contribuer à urbaniser encore plus le territoire comme tout transport ferré, inéluctablement au détriment de l'agriculture péri-urbaine qui s'y trouve, et qu'au total il est en contradiction avec la Charte de l'Urbanisme Européen.

La gabegie car ce métro ne servira pas beaucoup aux employés qui seront mutés d'office sur le plateau et qui viendront du sud de l'Essonne ou de l'ouest des Yvelines, et que ce métro sera sous-employé par les chercheurs et hommes d'affaires débarquant à Orly et voulant se rendre à Versailles ou La Défense (60 à 100.000 personnes/jour annoncées par la SGP (Société du Grand Paris), alors que le seuil de rentabilité mentionné lors de la CNDP sur le métro grand paris était fixé à 400.000 personnes/jour.

Nous dénonçons aussi la morgue de la SGP qui avance comme un rouleau compresseur, sans aucune prise en considération des attentes des habitant(e)s pourtant largement et clairement exprimées (voire bruyamment et à juste titre) dans les réunions publiques auxquelles nous venons de participer.

La SGP, drapée dans son auto-persuasion d'avoir raison, désinforme les citoyens en cherchant à leur faire gober que créer un métro en zone rurale est un acte de réduction de Gaz à Effet de Serre (GES), alors qu'il est une des conséquences néfastes d'un choix global d'urbanisation du plateau qui va au contraire les accroître.

D'ailleurs la surdité de la SGP à l'égard des citoyens est illustrée également par son rejet de la demande exprimée par certains habitants d'un tracé enterré. La SGP qui a un budget de 40 milliards pour faire le métro du Grand Paris et rénover d'autres transports, et qui vient de décider de le passer en tunnel de Guyancourt à Versailles pour préserver le site classé de la vallée de la Bièvre, ne trouverait toujours pas les 250 millions pour enterrer le métro depuis Massy et préserver les terres agricoles du plateau ? (moins de 1% du budget total).

Mais n'oubliez pas de signer la pétition contre ce métro, si vous n'en voulez pas au-dessus des champs du Plateau : <http://www.cyberacteurs.org/cyberactions/pas-metro-plateau-saclay-928.html>

---

## **AVIS DE TERRES FERTILES SUR LA LIGNE 18**

**Adressé à la Société du Grand Paris lors de la « concertation renforcée »  
(dont la dénomination appropriée devrait être : information renforcée)**

**JUIN 2015**

Terres Fertiles considère, sur la base des chiffres fournis par la SGP que la ligne 18 est inutile, encore plus si devait être constituée par un métro lourd.

Aujourd'hui elle est d'abord illogique puisque complètement déconnectée de ce qu'elle est censée desservir : le cluster Paris Saclay.

En effet celui-ci est sérieusement mis à mal puisque son aménagement doit être revu complètement par l'Etat, et les élus locaux, à travers la réélaboration d'un autre CDT en raison de l'avis défavorable qui vient d'être rendu à l'unanimité par la commission d'enquête du premier CDT.

Les motifs de cet avis défavorable sont très forts : décalage par rapport au vote du comité de pilotage rendant le CDT hors actualité, enquête environnementale et avis de l'Autorité environnementale devenu inadéquat avec les réalisations envisagées, imprécision sur le nombre et les emplacements de logements, etc..

La ligne 18 est inutile car sur-capacitaire et trop onéreuse d'une part, elle générera un coût de fonctionnement déficitaire ingérable par le Stif. En effet une fréquentation de 6000 personnes/heure sur la ligne 18, ou de 100.000 personnes/jour est annoncée par la SGP alors que la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports) énonce une rentabilité d'un métro lourd comme possible à partir de 40.000 personnes/h ou 400.000 personnes/jour.

Par ailleurs la ligne 18 est nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau, car l'agriculture péri-urbaine doit assumer des coûts supplémentaires (engins plus onéreux car repliables, horaires de déplacement contraints, coût du transport des grains lors des moissons rendus prohibitif en raison de la saturation des axes routiers, etc...). Pourtant l'agriculture du Plateau de Saclay est historiquement la première ressource du territoire, elle a su évoluer et s'adapter depuis 2000 ans. Elle a déjà pris le tournant des circuits-courts (vente à la ferme, Amap, cueillette au pré), enclenché la qualité du bio pour certaines exploitations (Vandame, Monville), contribuer à la réinsertion sociale (Jardins de Cocagne), soutenir les loisirs (centre équestres, pensions pour chevaux), fournir les plantations aux habitants (Allavoine) et mérite d'autant plus d'être soutenue et protégée que le 21<sup>ème</sup> siècle va la rendre indispensable pour les 13 millions d'habitants prévus au SDRIF en terme de proximité.

Enfin la ligne 18 est néfaste à l'environnement, par la dégradation des paysages que provoquerait un tracé aérien s'il était maintenu.

Le non-respect des principes de la Charte de l'Urbanisme Européen montre bien que cette opération ligne 18 ne s'inscrit nullement dans une logique de développement telle que conseillé à ce niveau pour le 21<sup>ème</sup> siècle. En effet au 20<sup>ème</sup> siècle, l'environnement était une variable d'ajustement au développement des transports, au 21<sup>ème</sup> siècle ce sera l'inverse : la protection de l'environnement va devenir une priorité indispensable en raison de la rapidité du réchauffement climatique et les transports en deviendront la variable d'ajustement. La ligne 18 ne s'inscrit pas du tout dans cette perspective.

## **Questions adressées à la Société du Grand Paris A l'occasion de la concertation renforcée sur la ligne 18**

La SGP annonce dans ses réunions d'information (et non de concertation puisqu'il n'y a pas d'évolution du projet en fonction des attentes des habitants) une fréquentation de 6.000 personnes/heure sur la ligne 18, ou de 100.000 personnes/jour (le remplissage n'étant pas réparti également sur 24h).

La FNAUT énonce elle une rentabilité d'un métro lourd comme possible à partir de 40.000 personnes/h ou 400.000 personnes/jour.

La ligne 18 sera donc en déficit de manière certaine, si elle venait à être réalisée (ce qui n'est nullement acté encore et que nous ne souhaitons pas).

### **Questions :**

- Qui prendra le déficit en charge la SGP ou le STIF ?
- Comment la gestion de celui-ci est-elle aujourd'hui envisagée ?
- Sur la ligne 18 il n'y aura au mieux des usagers qu'aux heures de travail des étudiants, chercheurs, et salariés, donc entre 6 et 20h. La circulation d'affaires venant d'Orly n'aura pas des horaires très différents, le métro, s'il est réalisé, s'arrêterait-il à certaines heures ?
- Le coût de fonctionnement de cette ligne sera-t-il assumé par le Stif ? Si oui, le déficit de la ligne 18 étant prévisible et le Stif n'ayant pas la possibilité de l'assumer, comment sera géré le déficit (fermeture sur les heures les moins remplies, augmentation du billet sur la ligne, répercussion du coût sur les autres lignes, ...?)

### **Autres questions :**

- Une enquête Européenne sur les grands travaux a montré que les budgets d'investissements sont sous-évalués de 30% minimum, comment le surcout attendu de la ligne 18 sera-t-il financé ?
- En cas de perte de revenus des agriculteurs, (résultant du métro 18 aérien directement, ou de la juxtaposition des transports TCSP, ligne 18, voie rapide, par les contraintes horaires) est-il prévu une indemnisation et par qui pour détérioration de la ressource initiale de ces entreprises ?
- Pourquoi consacre-t-on des centaines de milliers d'euros au cluster et ne prévoit-on pas un centime pour soutenir la première ressource historique de ce territoire : l'agriculture, alors même qu'on la fragilise ? La SGH a-t-elle provisionné des montants à même d'indemniser les dégâts sur l'agriculture que la ligne 18 occasionnera, et qu'elle n'aurait pas suffisamment envisagés ?