

## **Enquête Publique sur le Métro (ligne 18) projeté sur le Plateau de Saclay (21 mars au 26 avril 2016)**

### **Avis de Terres Fertiles**

*Terres Fertiles est un groupement de 1200 habitants du territoire qui se sont regroupés en 2005 pour acheter collectivement 20 ha de terres agricoles sur le Plateau de Saclay et les maintenir en fermage.*

*Terres Fertiles a pour objet de maintenir les terres fertiles en Ile de France, par l'acquisition, la gestion, la mise en valeur de terres à vocation agricole, arboricole, forestière ou d'élevage ainsi que le bâti éventuellement nécessaire à l'exploitation.*

*Terres Fertiles est une société civile qui favorise la mise en valeur de ces terres par le maintien et le développement de la pratique d'une agriculture respectueuse de l'environnement.*

A ce titre Terres Fertiles est particulièrement concerné par la ligne 18 dont le tracé traverserait ses parcelles cultivées s'il venait à être réalisé malgré l'opposition des habitants du territoire de l'OIN.

Terres Fertiles a exprimé son opposition à la ligne 18 Orly-Versailles passant par le Plateau de Saclay dès la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) sur le Métro du Grand Paris avec le cahier d'acteurs du Réseau Associatif du Plateau de Saclay signé en 2010, mais aussi dans toutes les enquêtes publiques depuis et encore lors de la concertation renforcée dernièrement en juin 2015.

### **Rappelons les arguments de refus de ce projet qui constituent l'avis de Terres Fertiles et que nous allons développer ensuite :**

Il s'agit d'un projet de métro :

- très coûteux et économiquement déficitaire.
- source d'urbanisation accrue sur le Plateau.
- ne répondant pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau.
- n'apportant aucun gain de temps aux habitants.
- négligeant des alternatives plus utiles et moins coûteuses.
- nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau.
- difficilement compatible avec la ZPNAF.
- néfaste à l'environnement.

### **Un projet de métro très coûteux et économiquement déficitaire :**

Commençons donc d'abord par rappeler que tous les avis des organismes spécialisés en transports expriment à l'unisson une estimation économique déficitaire de cette ligne en raison du nombre insuffisant de passagers transportés.

C'est ce qu'expriment le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) qui est l'organisme Régional en charge de tous les transports Franciliens, le Cercle des Transports qui rassemble des experts, le CGI (Commissariat général à l'investissement) qui examine la pertinence socio-économique du projet, sans oublier le rapport Auzannet qui alertait déjà sur ce sujet dès décembre 2012 ou, plus récemment, l'Autorité Environnementale qui demande des compléments sur les émissions de Gaz à Effet de Serre engendrées par le projet et les nuisances diverses notamment près des gares, et souligne que l'impact sur les paysages n'a pas été prise en compte.

La ligne 18 sera d'une part sur-capacitaire et trop onéreuse, d'autre part elle générera un cout de fonctionnement déficitaire ingérable par le Stif.

En effet une fréquentation sur la ligne 18 de 6.000 personnes/heure à l'heure de pointe, ou de 100.000 personnes/jour est annoncée par la SGP (Société du Grand Paris) 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, il faudrait donc 8 à 10 fois plus de passagers que prévu actuellement.

Qui prendra le déficit en charge ? Normalement ce devrait être le STIF, d'où son inquiétude devant ce déficit annoncé et le combler se fera au détriment des autres lignes Franciliennes.

Ou alors comme sur cette ligne 18 il n'y aura au mieux des passagers qu'aux heures de travail des étudiants, chercheurs, et salariés, donc entre 6 h et 20h environ, le métro sera-t-il fermé en dehors de ces horaires ? Est-il logique de construire un tel viaduc avec toutes ses conséquences nuisibles pour fonctionner finalement par intermittence ?

Enfin n'oublions pas qu'une enquête Européenne sur les grands travaux a montré que les budgets d'investissements sont sous-évalués de 30% minimum, il faudra donc ajouter au déficit prévisible de fonctionnement un déficit supplémentaire provoqué par cette sous-évaluation des investissements de la ligne 18.

### **Un métro source d'urbanisation accrue sur le Plateau :**

Si la ligne 18 était malgré tout réalisée, que se passerait-il après un temps d'exercice déficitaire ?

Les gestionnaires chercheront à augmenter les passagers en urbanisant à proximité. N'oublions pas que le SDRIF (Schéma D'aménagement de la Région d'Ile de France) a prévu pour l'Essonne un grand nombre de zones d'urbanisation prioritaires sur le Plateau et que tout n'est pas encore utilisé, alors que dans les Yvelines c'est sur Toussus le Noble qu'a été placée une zone d'urbanisation prioritaire.

L'urbanisation massive de ces zones achèverait dramatiquement d'impacter les espaces agricoles du plateau en menaçant l'équilibre économique des exploitations agricoles alors même qu'il ne serait guère coûteux pour la SGP de rajouter une gare aérienne sur le viaduc à la jonction Chateaufort-Toussus.

### **Un métro qui ne répondra pas aux besoins de ceux qui viendront travailler sur le Plateau :**

L'Insee indique que plus de 70% de ceux qui travaillent sur le Plateau arrivent de l'Essonne contre seulement 8% des Yvelines.

Et encore, tous les Yvelinois ne sont pas forcément facilement raccordés par les transports à Versailles. Peut-on imaginer que quelqu'un qui doit prendre sa voiture pour aller de Montfort l'Amaury à la zone du Moulon s'arrêtera à St Quentin pour prendre le train jusqu'à Versailles, où il lui faudra changer encore pour aller à Polytechnique avec le métro 18 ?

Non bien sûr il ira plus vite en allant directement à son terminus en voiture.

De même pour des personnes habitant Beynes ou les environs de Plaisir.

Pour les Hauts de Seine (7,9% des usagers), par exemple quelqu'un habitant à RUEIL et venant travailler à EDF (zone de Polytechnique) : par le métro Grand Paris il devra prendre la ligne rouge RUEIL-VILLEJUIF, changement avec la ligne bleue pour faire VILLEJUIF-ORLY, changement encore pour prendre la ligne verte (n°18 dont nous parlons) et aller d'ORLY à PALAISEAU PARIS TECH.

En voiture il n'aura qu'à prendre le tunnel A 86 RUEIL-VERSAILLES Pont Colbert et traverser ensuite le Plateau au total en 35-40 minutes.

Le métro Grand Paris prendra un peu plus de temps (17 stations et 2 changements), environ 45 minutes.

Que choisira-t-il à votre avis ?

C'est donc juste pour le reste des usagers venant de Paris (7,5%) que ce métro pourra être utile.

Fait-on un système de métro aussi lourd pour 7,5% des usagers d'un métro sous-employé ?

Enfin n'oublions pas que la faisabilité technique du métro est sévèrement entravée jusqu'en 2030 entre Saclay et Versailles. En effet le démantèlement en cours des installations nucléaires présentes dans le CEA interdit avant cette date toute gare au Christ de Saclay, et tout tracé à proximité.

## Un métro qui n'apporterait aucun gain de temps aux habitants :

Par ailleurs, si elle était réalisée, la ligne de métro 18 n'apporterait pas d'amélioration notable pour les habitants sur la seule durée de transports qui peut les intéresser celle de Versailles à Massy. Son utilité publique n'est donc pas démontrée.

Nous citons ici le calcul précis effectué par l'association Essor de Versailles, exprimé en juin 2015 lors de la « concertation » sur cette ligne :

**« le tram-train qui succédera au RER C (dans la Vallée de la Bièvre) restera plus rapide entre Versailles et Massy que le métro ligne 18. »**

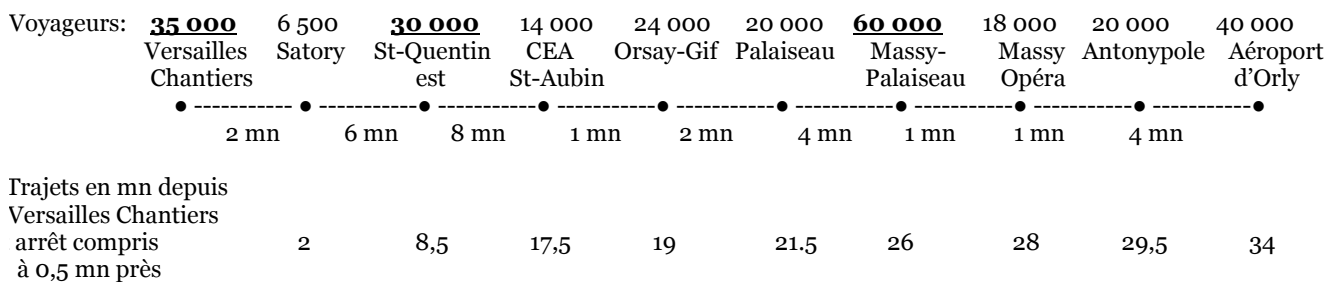
La rubrique "68 gares du Grand Paris" du site internet de la Société du Grand Paris fournit pour chaque gare :

- le trafic moyen total par jour

- deux exemples de temps de parcours entre cette gare et deux gares de la ligne 18 (et les temps de parcours avant-projet)

A partir de ces couples de temps, on peut calculer facilement les temps entre gares voisines et reconstituer tous les temps entre deux gares quelconques de la ligne, en faisant l'hypothèse - qui se vérifie a posteriori - d'arrêts moyens dans les gares intermédiaires de 1mn dans les plus importantes et 30 secondes dans les plus petites.

On obtient alors les résultats repris dans la figure jointe.



Les temps de parcours entre Versailles Chantiers et Massy-Palaiseau sont les suivants:

- par la ligne 18 : 26/27 mn en situation de projet
- par RER C actuel : 19 mn dans le sens Versailles Chantiers vers Massy-Palaiseau et 23-24 mn dans l'autre sens (la transformation prévue en tram-train ne changera pas ces temps voire les améliorera pour le sens Massy-Palaiseau Versailles Chantiers en raison de meilleure capacité des rames en accélération et en décélération, avantage intrinsèque du tram-train).

**Par conséquent la ligne 18 n'apporte aucun avantage en temps de parcours entre ces deux pôles importants ; au contraire les temps de parcours sont moins bons sur la ligne 18 ! »**

Profitons-en également pour prendre en défaut les estimations de la SGP qui veut faire croire que le temps entre Versailles Chantiers et Satory deviendrait de 2 mn par la ligne 18 contre 21 mn actuellement.

Erreur : le bus Phébus ligne W relie Versailles Chantiers Porte de Buc à Satory Centre technique en 12 mn. Le gain de temps ne sera que de 10 mn donc !

Y a-t-il lieu de dépenser 2,4 milliards € pour ne rendre aucun service aux habitants sur Versailles Massy ?

Y a-t-il lieu de dépenser 2,4 milliards € pour ne gagner que 10 mn de Versailles à Satory, temps qui pourrait être gagné par des transports locaux et rapides (type TRP) nord-sud depuis Versailles Chantiers sur un tracé direct « nouvelle gare-rue E.Charton-quartier Jimat-desserte de Satory ouest », pour un coût financier et environnemental bien moindre également que la ligne 18 ?

De même rappelons que le temps gagné pour joindre l'Aéroport d'Orly ne sera que de 22 mn !

Tant d'argent pour si peu de personnes et si peu d'amélioration, alors que le marketing de la SGP vend le Métro Grand Paris comme un service utile aux Francilien(nes) ?

Pas pour cette ligne 18 en tout cas !

### **Un métro qui néglige des alternatives plus utiles et moins coûteuses :**

- La ligne 18 prévue ne passerait qu'en limite de St Quentin à l'Est, donc l'essentiel de ses habitants continuerait de prendre le train pour Versailles par la ligne SNCF Paris Montparnasse.

- Il existe pourtant une véritable alternative qui, en plus, répondrait aux besoins des habitants :

Relier directement St-Quentin en Yvelines à Massy en prolongeant le RER C Massy-Versailles Chantiers (en cours de transformation en tram-train) par un prolongement sans changement nécessaire jusqu'à Saint Quentin en Yvelines.

Cette ligne ferrée peut être prolongée de Versailles à St Quentin pour 240 millions € (selon les chiffres donnés par RFF lors de l'enquête publique sur ce projet, par nécessité d'élargir le tronçon Versailles-St Cyr en creusant la colline) soit 10 fois moins cher que la ligne 18, annoncée pour 2,4 milliards €.

- Par ailleurs il est quand même prévu un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le Plateau sur le même trajet en plus de la ligne 18. Ce qui peut rendre un service voisin pour un coût bien moindre.

- Sans oublier que les habitants réclament depuis longtemps :

La rénovation et renforcement du RER B.

Des connexions nord-sud (des bus en site propre Les Ulis-Orsay-Bièvres-Vélizy et Chevreuse-Chateaufort-Buc-Versailles, et plus récemment par un téléphérique urbain Les Ulis-Orsay-Moulon).

### **Un métro nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau :**

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, puisque l'archéologie a mis à jour sur le Plateau des fermes Gauloise et Gallo-Romaine.

Elle s'est désormais tournée vers le futur avec des circuits-courts (vente à la ferme, amap, cueillette au pré), a enclenché la qualité du bio dans certaines exploitations (Vandame, Monville), contribue à la réinsertion sociale (Jardins de Cocagne), soutient les loisirs (centre équestres, pensions pour chevaux), fournit des plantations aux habitants (Allavoine).

Cette agriculture périurbaine du futur mérite d'autant plus d'être soutenue et protégée que le 21<sup>ème</sup> siècle va la rendre indispensable pour nourrir les 13 millions d'habitants prévus en Ile de France en raison de l'accroissement des coûts de transport qui grèveront lourdement l'acheminement des denrées alimentaires lointaines vers les zones urbaines denses.

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 SGP 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 ?

En cas de perte de revenus des agriculteurs, (résultant du métro 18 aérien directement, ou des contraintes cumulées par la juxtaposition des transports TCSP, ligne 18, voie rapide 2x2 voies) est-il prévu une indemnisation pour détérioration de la ressource initiale de ces entreprises ?

### **Un métro difficilement compatible avec la ZPNAF :**

Alors que la première infraction à la ZPNAF vient de faire l'objet d'un recours de Terre et Cité (recours contentieux contre un arrêté du préfet des Yvelines) avec une transformation de terres agricoles en bassin de rétention d'eau au profit du Golf National, on peut s'interroger sur les endroits d'implantation des pylônes d'un éventuel viaduc.

La ZPNAF interdit toute construction sur sa surface, comment un tracé aérien pourrait-il être compatible avec cette protection ?

## Un métro néfaste à l'environnement :

L'Autorité Environnementale (A.E.) a exprimé dans le CDT Sud que les impacts sur l'environnement ont été très insuffisamment étudiés. L'A.E. formule un point précis à propos du métro également dans sa 5<sup>ème</sup> recommandation concernant le paysage, il y est écrit « *L'A.E. recommande de fournir des illustrations de l'impact paysager des projets du CDT, ..., notamment de façon ciblée sur les secteurs les plus profondément modifiés, intégrant en particulier les perspectives en viaduc de la ligne 18 et ses différents ouvrages* ». L'A.E. exprime aussi sa préoccupation envers la dégradation des lisières boisées.

Ajoutons que, par la dégradation des paysages que provoquerait un tracé aérien du métro 18 sur le Plateau, ce projet ne respecterait pas les principes de la Charte de l'Urbanisme Européen (préserver les terres agricoles, construire la ville sur la ville, préserver les paysages, contribuer à la qualité de la biodiversité dans les espaces ouverts).

Un tel choix de dégrader le paysage en mettant le métro sur un viaduc haut de 7 à 11 m (entre 3 et 4 étages) indique bien la volonté d'urbaniser ultérieurement.

On sait que c'est d'abord par la dégradation des paysages ruraux ou naturels en péri-urbain qu'on facilite l'acceptation ultérieure par les populations y vivant de renoncer à la pérennité de ces espaces agricoles ou forestiers qui contribueraient avant à leur qualité de vie.

Ceci montre bien que cette opération ligne 18 ne s'inscrit nullement dans une logique de développement conseillé pour le 21<sup>ème</sup> siècle.

Au 20<sup>ème</sup> siècle, l'environnement était une variable d'ajustement au développement des transports et de la ville, mais au 21<sup>ème</sup> siècle ce doit être l'inverse : la protection de l'environnement est devenue une priorité indispensable en raison de la rapidité du réchauffement climatique.

Les espaces agricoles et forestiers par l'humidité et l'évaporation qu'ils fournissent réduisent le réchauffement et diminuent le Co2.

A l'inverse les espaces urbanisés et denses conservent et accroissent la chaleur d'un territoire.

Au 21<sup>ème</sup> siècle ce sont désormais la ville (zone de réchauffement) et les transports (accroissant les Gaz à Effet de Serre) qui deviennent une variable d'ajustement pour l'environnement.

**La ligne 18 ne s'inscrit pas du tout dans cette perspective.**

**Au total, Terres Fertiles demande :**

- **que le projet de ligne 18 de Massy à Versailles par traversée du Plateau soit abandonné pour les raisons rassemblées ci-dessus,**
- **que soit réalisé le prolongement du RER C (futur tram-train) Versailles Chantiers-St Quentin en Yvelines sans changement, beaucoup moins onéreux,**
- **que l'amélioration du RER B soit réalisée en priorité, tout comme les transports Nord-Sud demandés par les habitants,**
- **enfin que des crédits soient affectés aux agriculteurs pour compenser la perte de recette due à la multiplication des autres voies de transport sur le Plateau (TCSP, 2x2 voies sur le CD 36, etc..) provoquée par l'urbanisation massive du Plateau tant par le CDT Sud que le CDT Ouest.**



**L. Sainte Fare Garnot (gérant de Terres Fertiles)**

Société Civile pour le Développement d'une Agriculture Durable en Ile de France

41 rue du Dr Kurzenne – 78350 Jouy-en-Josas

<http://terresfertiles.com> – [infos@terresfertiles.com](mailto:infos@terresfertiles.com)

Société Civile Immobilière à capital variable - RCS Evry 484 353 040