

Ligne 18 Ouest quel intérêt ?

Harm Smit



Caractéristiques du plateau de Saclay

☞ *Un territoire intrinsèquement difficile d'accès*

- **Objets de toutes les convoitises**
 - Perçu comme réserve foncière à 20 km de Paris
- **Le site ne se prête guère à la fonction urbaine :**
 - Plateau entouré de vallées encaissées, intrinsèquement difficile d'accès
- **Le site convient parfaitement à la fonction agricole et alimentaire :**
 - Ses terres agricoles comptent parmi **les plus fertiles d'Europe sinon du monde**, grâce à :
 - La constitution géologique des sols
 - Le système de drainage construit sous Louis XIV pour arroser les fontaines de Versailles



☞ *Les contraintes d'accès limitent la capacité d'accueil du plateau,*

Caractéristiques du plateau de Saclay

👉 *Un territoire rural et périurbain*

- Un territoire avec de vastes espaces agricoles, forestières et naturelles (4000 ha dont 2300 ha agricoles)
 - De ce fait, 80 % des déplacements se font en voiture
 - Les nouvelles implantations n'ont pas encore affecté cet état de fait



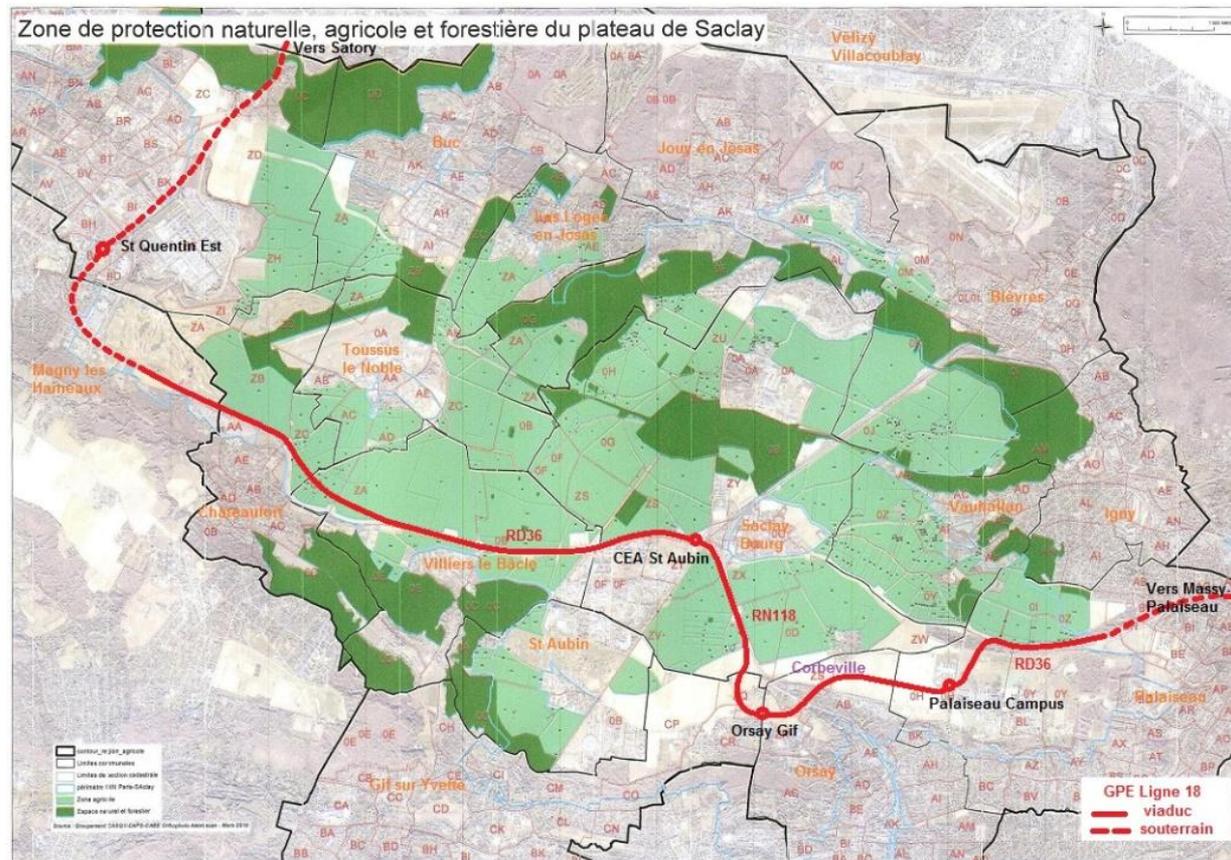
Caractéristiques du plateau de Saclay

👉 *Un poumon vert apprécié des habitants, à préserver !*



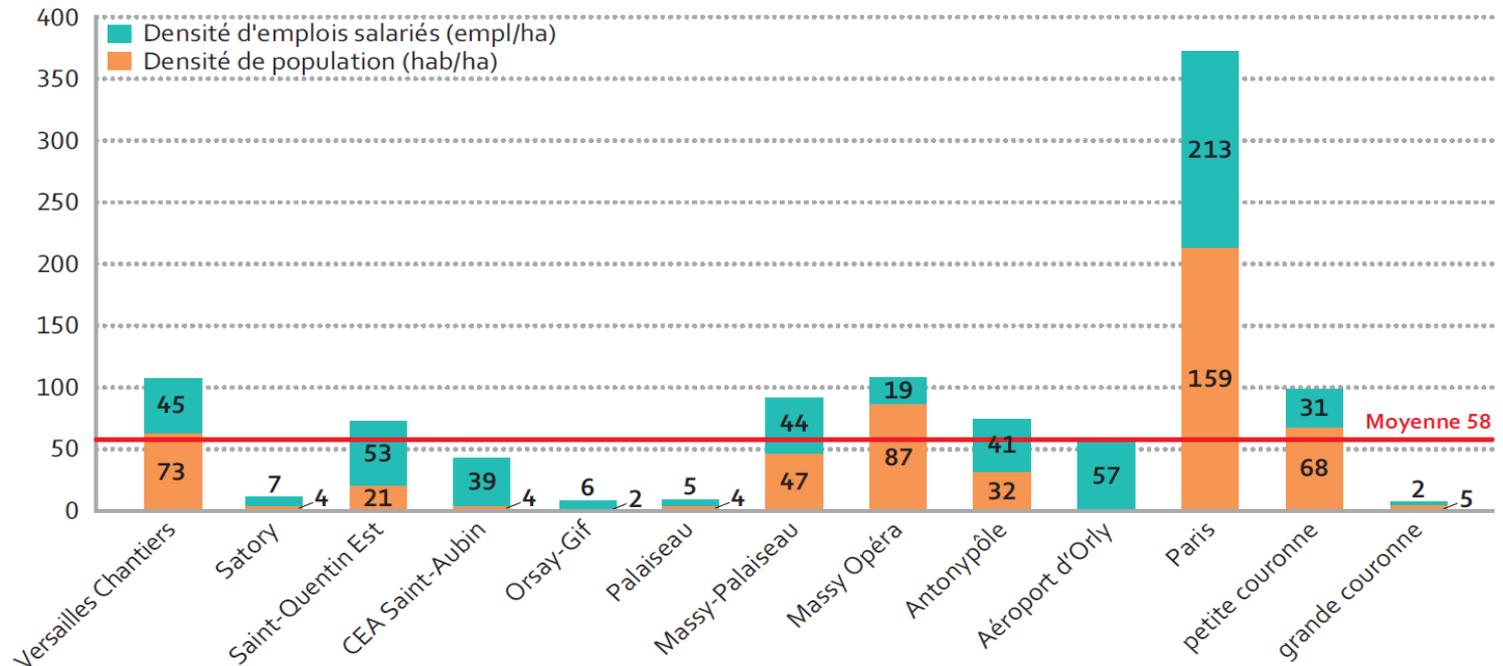
Ligne 18 – un projet de métro à travers champs ...

- **Ligne 18 du Grand Paris Express (Orly-Saclay-Versailles)**
 - Dessert le cluster Paris-Saclay, qui se veut « Silicon Valley à la française »
 - Vision des Trente Glorieuses...



... traversant un territoire de très faible densité ...

Les densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



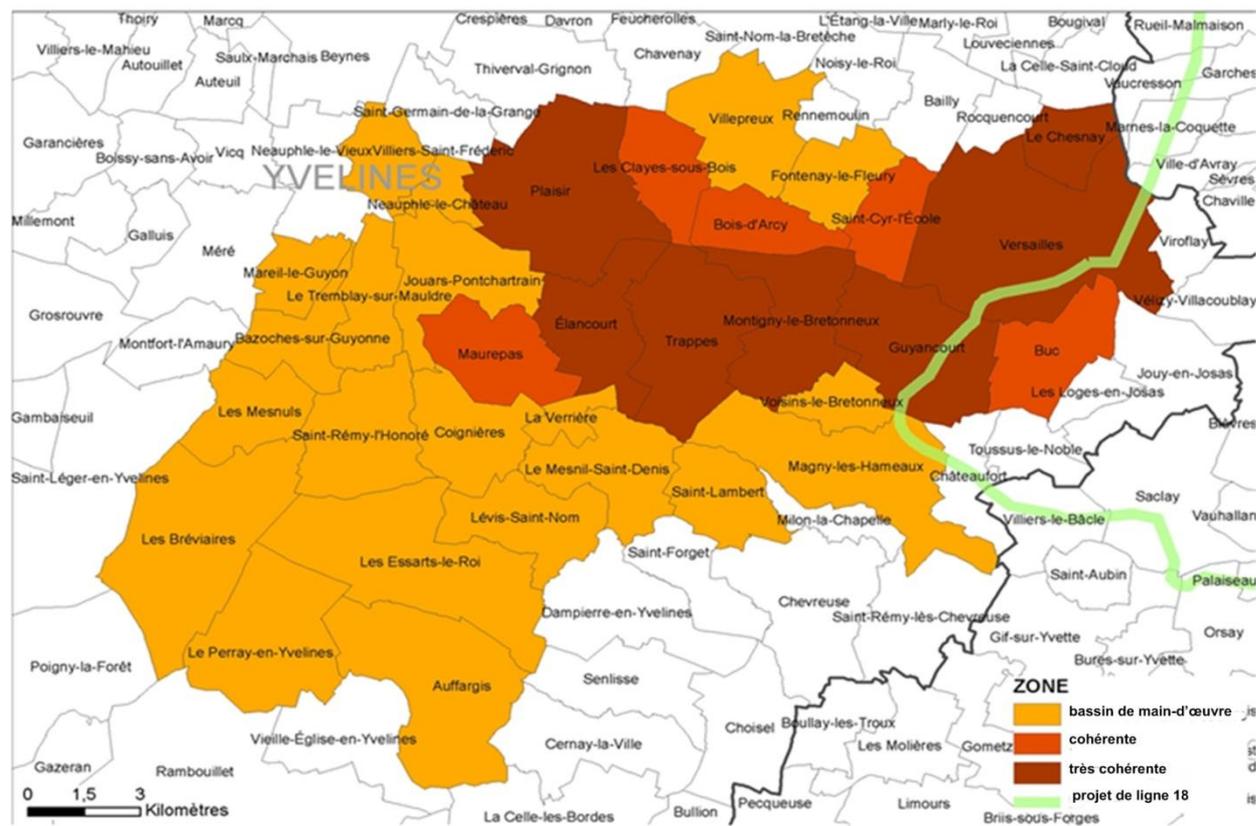
Source : Insee CLAP 2012 et fichier fiscal 2010

👉 **« Il n’y a pas d’exemple dans le monde de métro desservant des zones périphériques où la densité ne dépasse pas 100 habitants+emplois par hectare »**

Jean Vivier, ancien directeur des études de la RATP

... reliant des bassins sans rapport entre eux ...

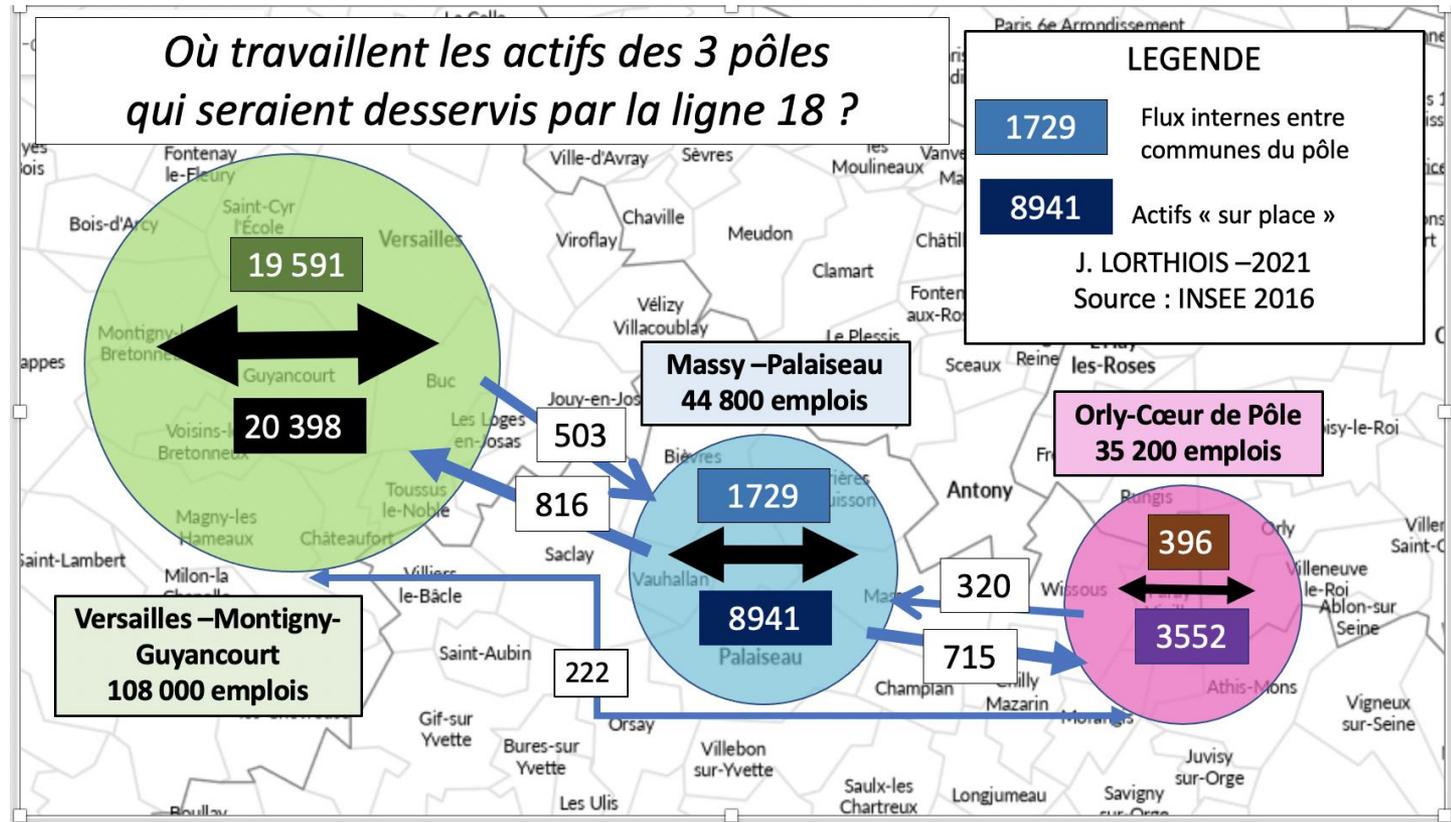
- Des bassins fortement différenciés, assez autonomes
- Bassin Versailles/Saint-Quentin : une « zone cohérente »
exemplaire



Zone cohérente de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines

© J. Lorthois, source INSEE 2013

... d'où des besoins de déplacements très faibles ...



- Ratio déplacements externes aux pôles vs. déplacements internes = 1:21 !
- Rappel : relier des pôles d'emploi entre eux est sans intérêt (3% du trafic)
- Nul besoin d'une « colonne vertébrale » Saclay-Versailles
- Nul besoin de « désenclaver » le plateau

... une liaison inutile pour les déplacements locaux ...

Provenance des usagers
du cluster Paris-Saclay

Provenance	Salariés	Étudiants	Totalité
Essonne	64,2%	77,4%	70,1%
Yvelines	9,9%	6,1%	8,2%
Hauts-de-Seine	9,4%	6,1%	7,9%
Paris	9,1%	5,4%	7,5%
Val-de-Marne	4,6%	3,0%	3,9%
Seine-et-Marne	1,1%	0,7%	0,9%
Seine-Saint-Denis	1,1%	0,7%	0,9%
Val d'Oise	0,5%	0,7%	0,6%

source : INSEE,
recensement de la population

☞ *Les besoins de déplacement sont avant tout de proximité et orientés Sud-Nord*

☞ *La ligne 18, transport de transit, orientée Est-Ouest, ne répond pas à ces besoins*

... avec des effets néfastes en termes d'aménagement

- **La ligne 18 fabriquera de l'étalement urbain**
 - Mouvement brownien contraire aux exigences énergétiques et climatiques
 - Le tronçon ouest aggraverait ce phénomène et diluerait l'autonomie des deux bassins interconnectés
- Le « campus urbain » Paris-Saclay deviendra une « **ville dissociée** » (cité dortoir en pire) :
 - S'y installeront des gens travaillant majoritairement à Paris
 - Ses étudiants iront se divertir à Paris
 - Y travaillera une main-d'œuvre résidant partout, sauf sur place
 - Conditions néfastes pour l'éclosion d'une vie locale
- **Résultat : tout le contraire de l'attractivité** attendue de ce métro
- Les tronçon Saclay-Versailles **condamnerait les terres agricoles, massivement urbanisées à terme** (comme prévu initialement)
 - La protection (ZPNAF) ne résisterait pas aux pressions du lobby du BTP

Ligne 18 – quel intérêt pour Versailles ?

- **Avantages**

- Liaison Satory-Versailles Chantiers aux frais des contribuables
 - Mais : aucune utilité pour la desserte locale du quartier de Satory
- Liaisons directes Versailles-Saclay et Versailles-Orly
 - Ne répondent qu'à un besoin faible ne justifiant pas un métro

- **Inconvénients**

- 10 ans de chantiers autour de la gare des Chantiers
- Poursuite de la dégradation des transports du quotidien
 - dont ceux, nombreux, utilisés par les Versaillais
- Pression sur le nœud intermodal Versailles Chantiers, déjà très chargé
- Circulation routière supplémentaire due à l'urbanisation
- Perte des terres agricoles alimentant aussi Versailles en circuit court

Ligne 18 – qui paiera ?

- **Investissement**

- GPE total : on évoque maintenant une **ardoise de 60 Md€**
- Ligne 18 : tronçon est **3 Md€**, tronçon ouest **1,5 Md€ + dépassements**
- Financé par des « obligations vertes » à très long terme (70 ans)
- La Cour des comptes a prévenu : risque d'une « dette perpétuelle »
- Comme pour SNCF Réseau, l'État sera obligé d'éponger la dette de la SGP
➔ les générations futures seront des dindons de la farce !

- **Exploitation**

- Sera à la charge d'Île-de-France Mobilités (IdFM)
- Personne ne sait d'où viendrait son financement !
 - L'état des finances d'IdFM est déjà catastrophique
 - Les entreprises paient déjà un lourd tribut
 - Les usagers contribueront peu, ayant majoritairement déjà un pass Navigo

Ligne 18 – l’arnaque de l’évaluation socio-économique

- La pertinence des lignes du GPE est déterminée par une évaluation socio-économique
 - Établit le bénéfice net, balance des avantages générés et des coûts
 - Effectuée par la SGP, juge et partie, en toute opacité
 - En 2016, la SGP escomptait pour la ligne 18 bénéfice net de **0,3 Md€**
 - Depuis lors, l’estimation des coûts a dérapé de 1,2 Md€
 - En 2021, la SGP sort de son chapeau un bénéfice net de **5,9 Md€ (+1875 %)**
 - C’est le résultat d’un calcul global pour le GPE, suivi d’une répartition sur les différentes lignes selon un jeu de coefficients, dont la SGP a le secret
 - Il suffit donc de faire varier leurs valeurs pour obtenir le résultat escompté
- L’État ne peut se rendre complice de pareille tricherie !

Nous demandons donc au gouvernement un moratoire, suivi d’une nouvelle évaluation par des experts indépendants !

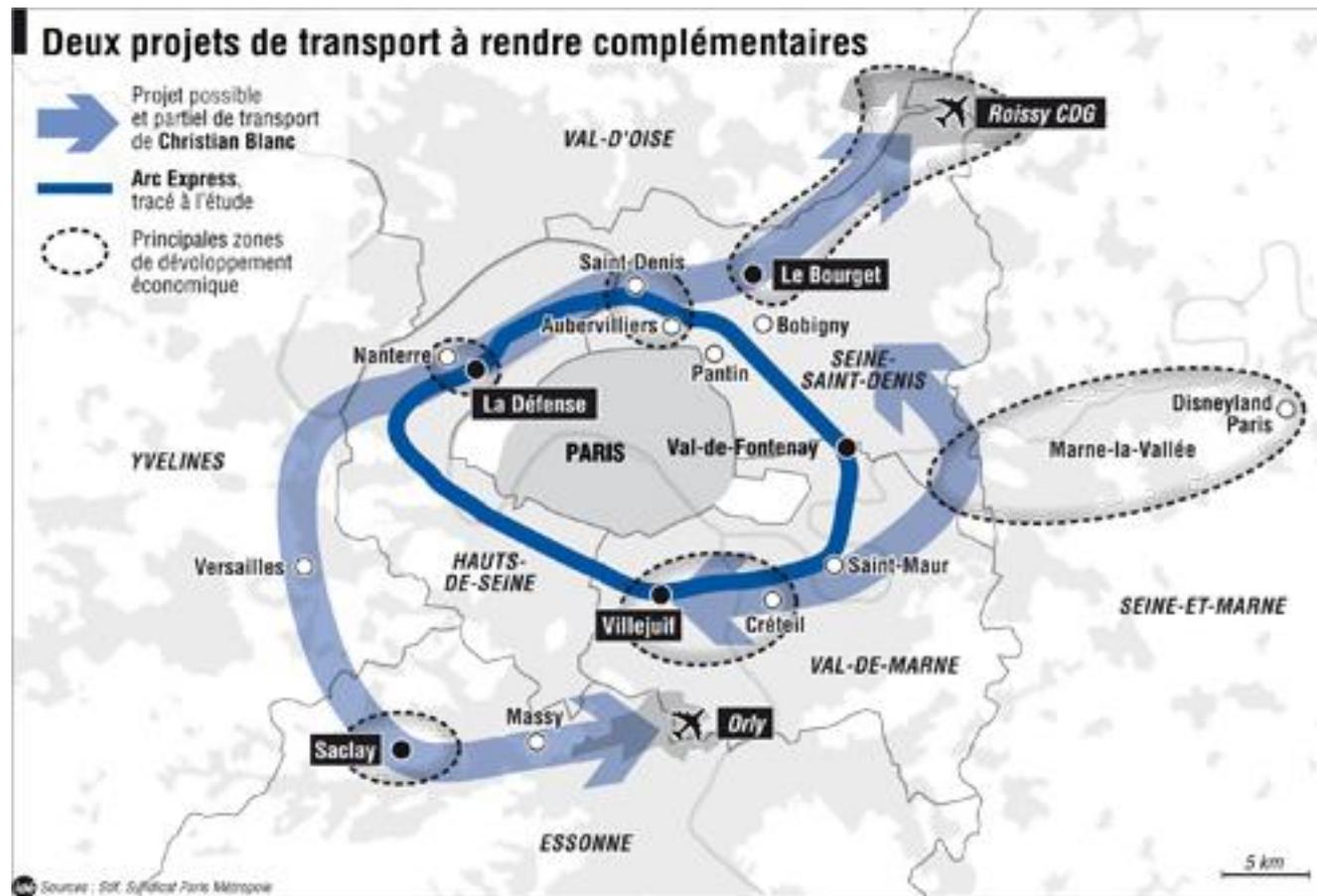
Merci de votre attention



Compléments

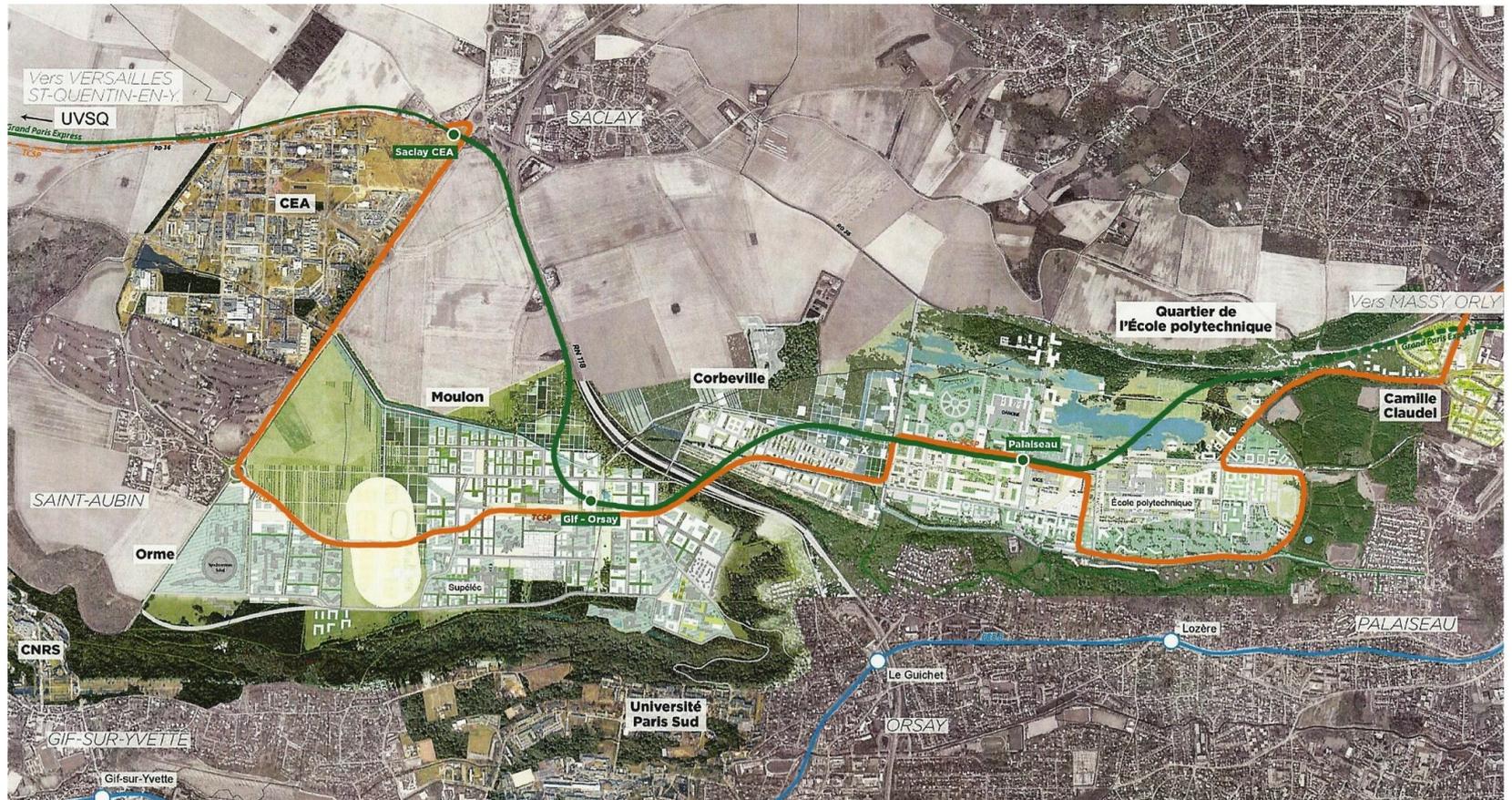
Origine du projet Grand Paris Express

- Projet de Christian Blanc : **relier Saclay aux aéroports**



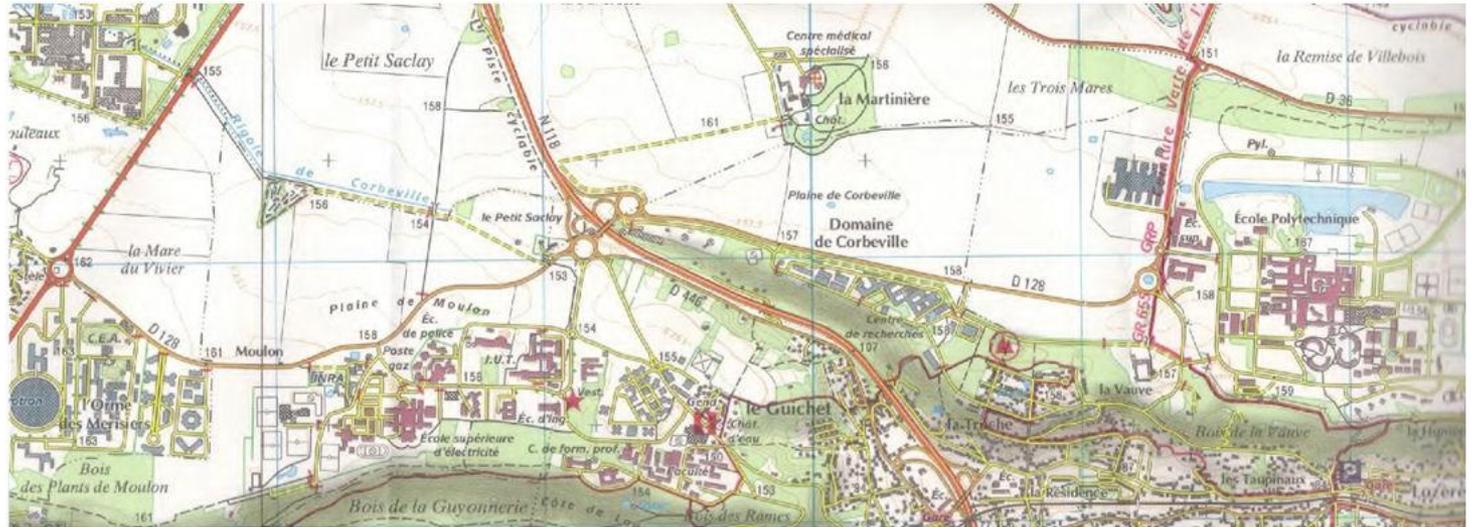
Campus-cluster Paris-Saclay

- Frange sud-est du plateau de Saclay



400 ha de terres agricoles sacrifiées

avant



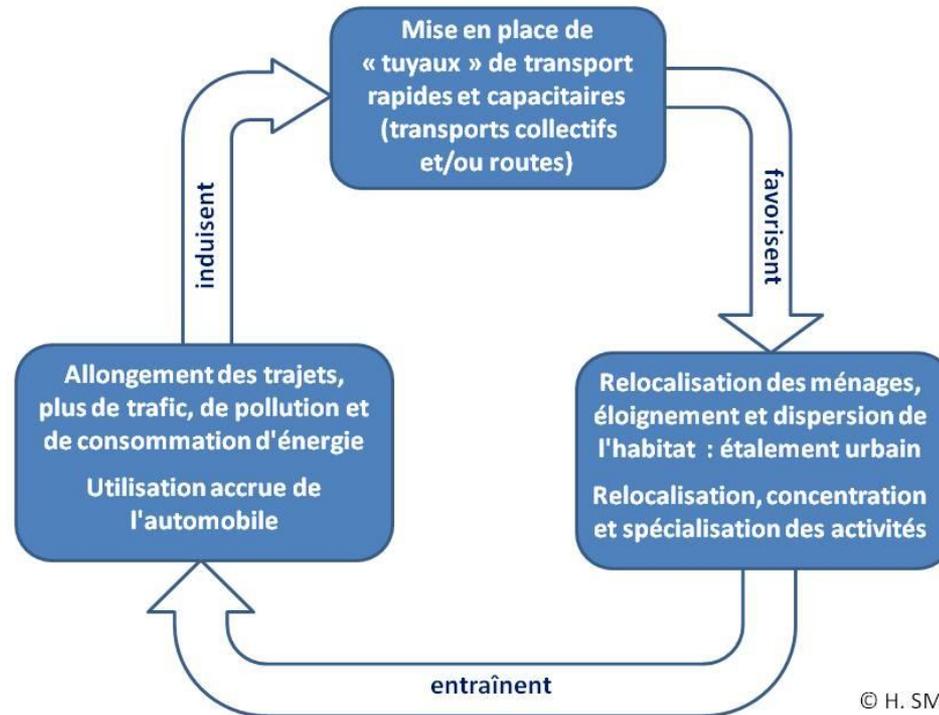
après



Spirale infernale induite par des transports lourds

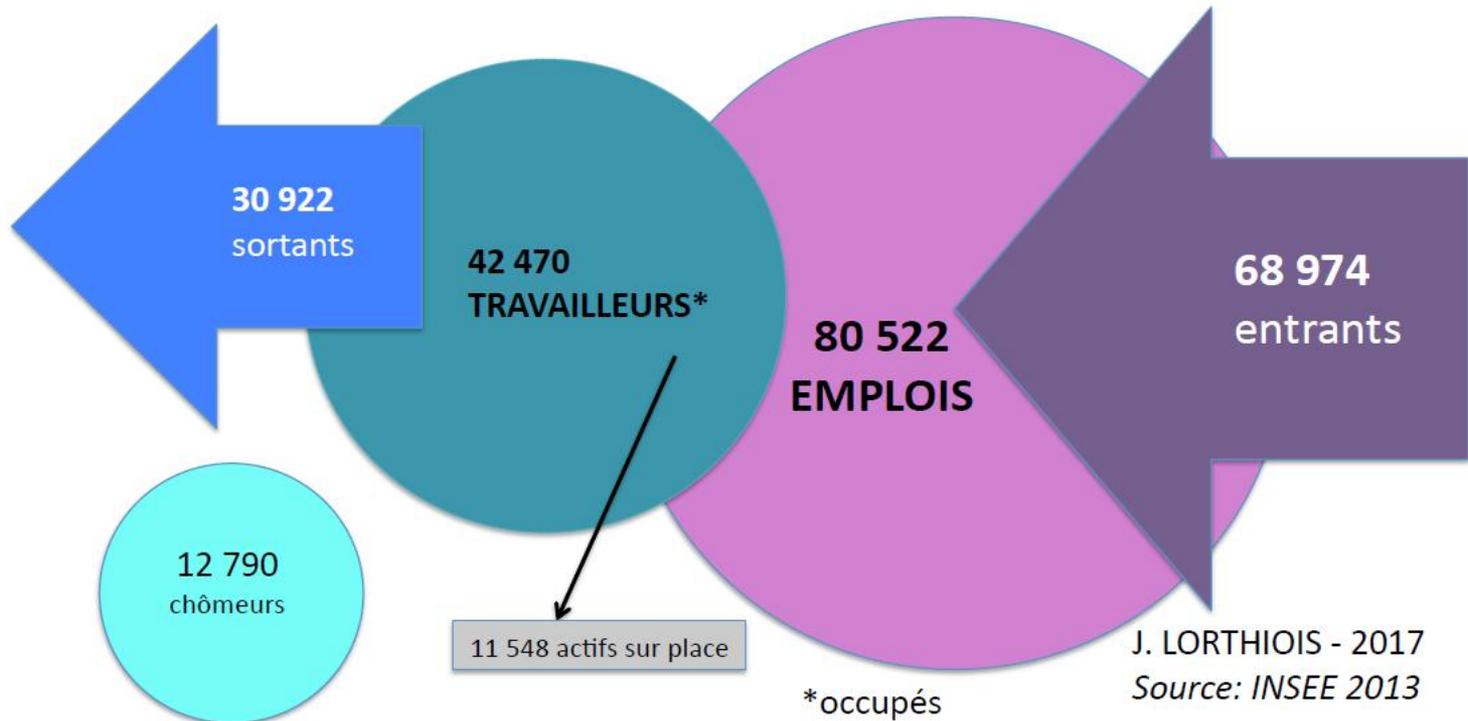
- Île-de-France : 45 millions de déplacements quotidiens en hausse de 300 000 flux chaque année

Cercle vicieux induit par les infrastructures de transport lourd

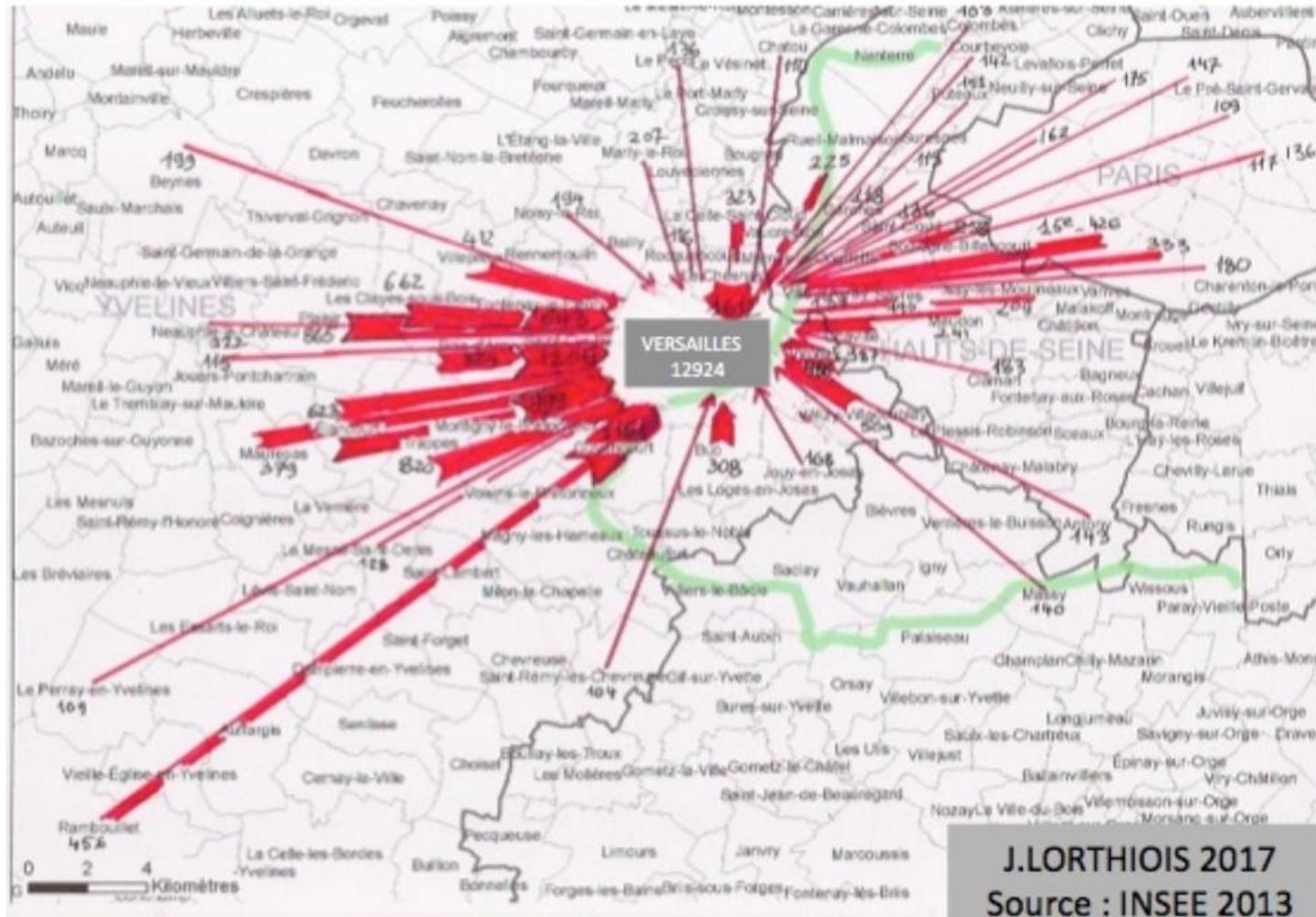


Cas d'école d'une ville dissociée : Saint-Denis (93)

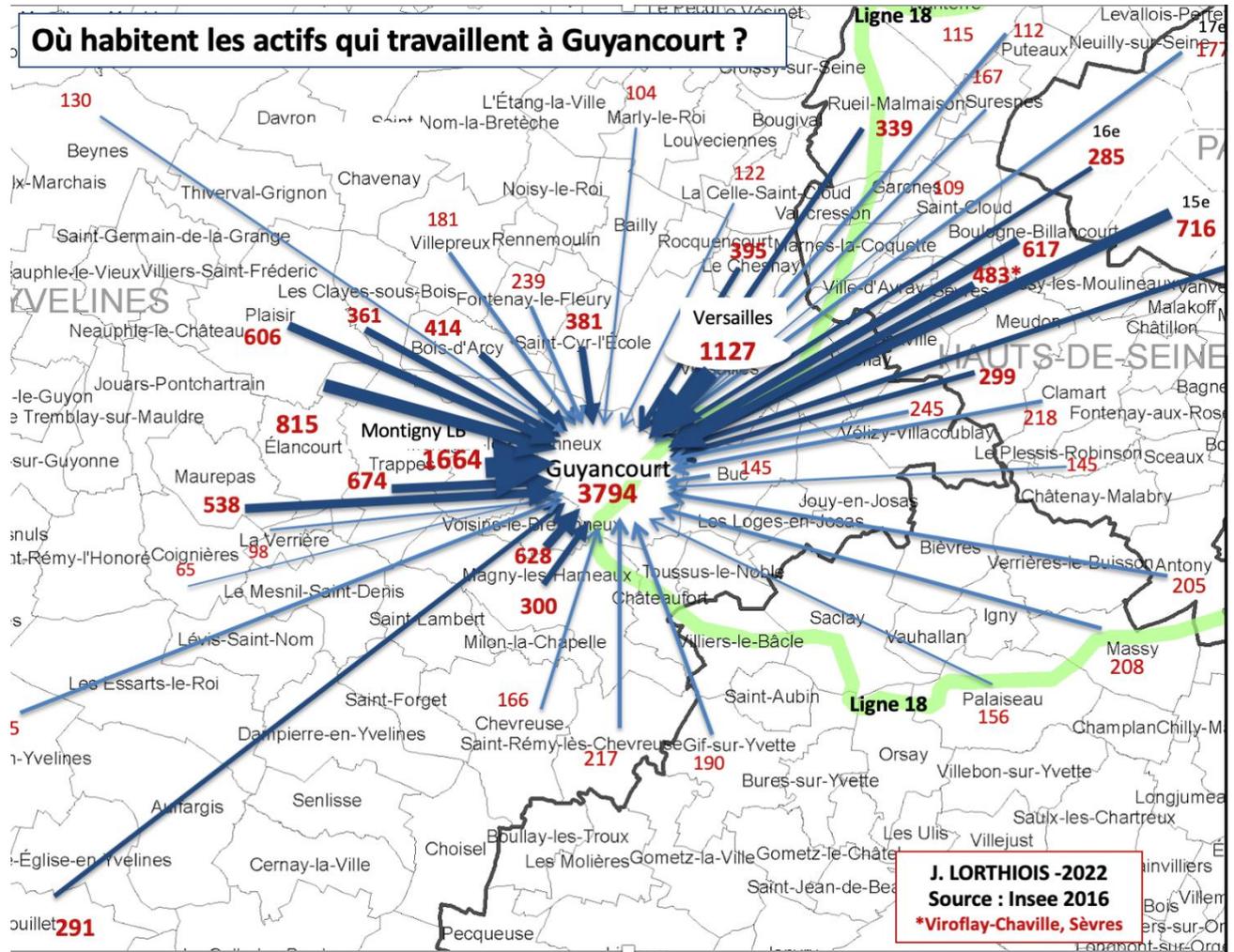
- 124 000 actifs fréquentent ce territoire, 9% seulement de recoupement entre le système Travail (travailleurs occupés + chômeurs) en bleu et le système Emploi en violet



Pôle et bassin d'emploi de Versailles

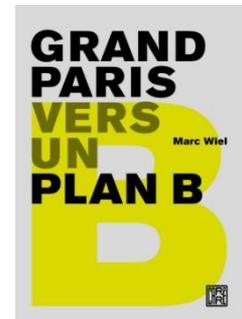


Pôle et bassin d'emploi de Guyancourt



Repenser l'aménagement du Grand Paris (1)

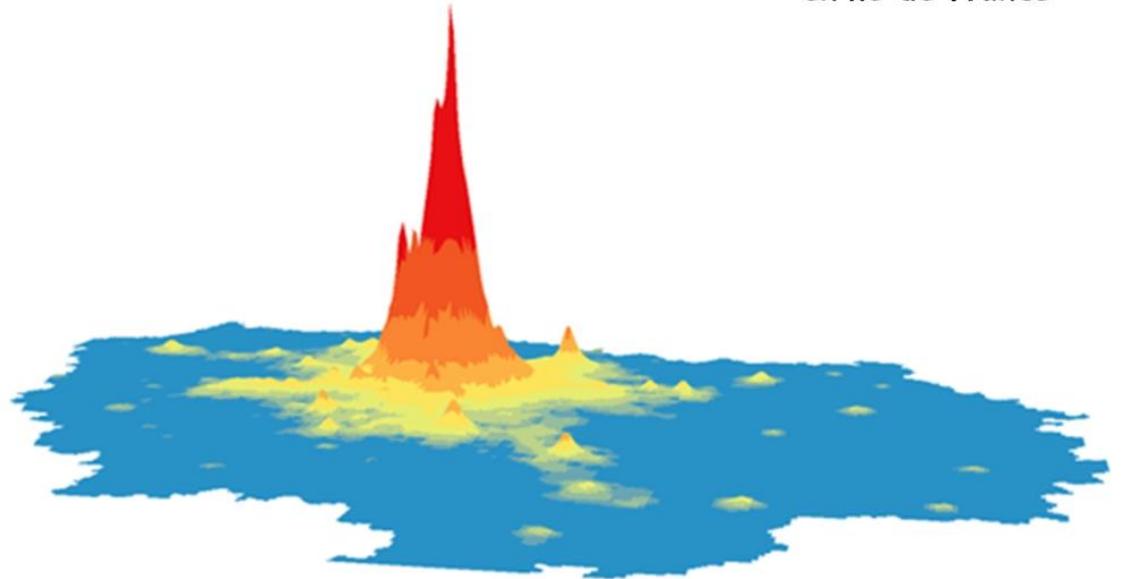
- **Arrêter la fuite en avant**
 - Faire *toujours mieux* au lieu de *toujours plus*
- **Dépasser les mythes et idées reçues**
 - Prendre enfin en compte l'avis des experts urbanistes
- **Réduire les besoins de déplacement à la source**
 - 45 millions de déplacements quotidiens, +300 000 chaque année
- **Réduire le périmètre du Grand Paris Express**
 - Vecteur d'étalement urbain et gouffre financier
- **Tendre vers une structure polycentrique**
 - Augmenter l'autonomie des territoires franciliens
 - Favoriser l'éclosion de « zones cohérentes »
 - Densifier autour des gares du GPE est une fausse bonne idée
- **Problème central : le logement**
 - Complexe, du fait de sa dimension financière
 - Ne peut se résoudre qu'à l'échelle de l'Île-de-France
 - Forte interaction avec le problème des mobilités
 - Les deux problèmes sont fortement liés aux structures de gouvernance



Repenser l'aménagement du Grand Paris (2)

- **Halte à l'hyperconcentration des emplois**
 - Grand pôle central entouré d'une myriade de cités-dortoirs
 - Illusion qu'on doit pouvoir habiter n'importe où et travailler n'importe où ailleurs dans la région

Répartition des emplois
en Île-de-France



CarLina – solution de mobilité innovante (1)

- Mini-métro automatique léger
 - sur voie aérienne (3 à 4m de haut, 3m de large)
 - soutenue par simples poteaux (\varnothing 25cm) tous les 10 m
 - libère l'espace au sol, potentiel de report modal
 - plateforme standard
 - supporte habitacles de personnes, bennes de fret, équipements techniques, ...
 - incorpore l'essentiel de l'intelligence du système
 - communique avec les autres plateformes et avec les rails
 - débit peut atteindre 30 000 passagers/heure dans chaque sens
 - vitesse commerciale 36 km/h, sans arrêt entre départ et arrivée
 - architecture distribuée, trafic ordonnancé en temps réel
 - pas besoin d'un centre de contrôle, d'où faible coût d'exploitation
 - aucune congestion, temps d'attente <3 min.
 - coût des voies <1 M€/km
 - 100 à 200 fois inférieur au coût d'un métro lourd

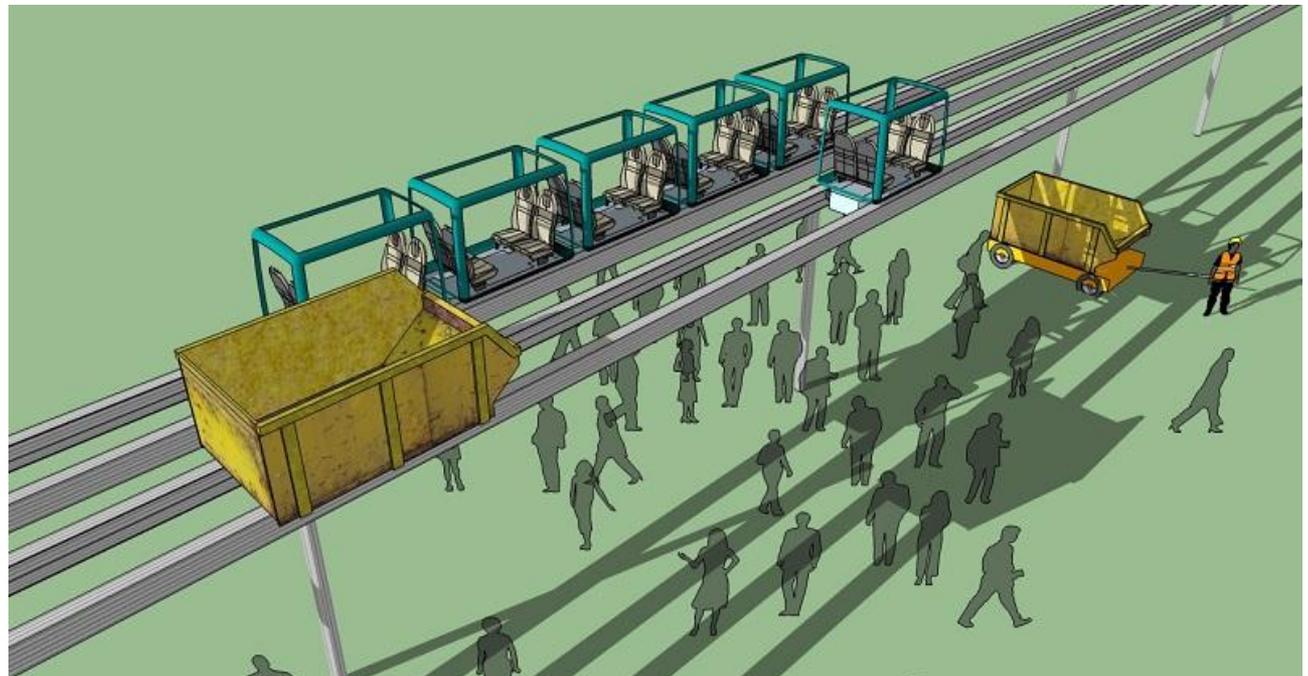


CarLina – solution de mobilité innovante (2)

- **Avantages :**
 - **très faible coût de déploiement et de maintien en conditions opérationnelles** (<1 M€/km + gares) car infrastructure légère
 - **faible coût d'exploitation ;**
 - réalisable de façon **modulaire** (tronçon par tronçon, ramifications), démontable, recyclable ;
 - **réalisation rapide** (hors procédures administratives) car infrastructures légères ;
 - franchit toutes sortes d'obstacles, s'affranchit des embouteillages ;
 - **très faible emprise au sol**, n'interfère pas avec les autres transports ;
 - **débit élevé** équivalent à celui d'un RER (30 000 passagers/heure dans chaque sens) ;
 - **vitesse commerciale** supérieure à celle d'un tramway (36 km/h en milieu urbain, 60 km/h en dehors) ;
 - fonctionnement automatique, **adapte la cadence à la demande** (zéro trafic en l'absence de demande);
 - **plus sûr** que l'avion et le train ;
 - **taux de disponibilité très élevé** (99,99 %), très haut niveau de **régularité** ;
 - permet de **transporter du fret** ;
 - **embarquement facile**, y compris pour personnes à mobilité réduite ;
 - permet d'**embarquer les vélos**, facilitant les circulations douces ;
 - **silencieux ; sans émission de GES et polluants** ; faible impact paysager ;
 - **très faible consommation énergétique** (50 Wh/passager.km).
- **Inconvénients :**
 - est encore en cours de développement.

CarLina – mobilité pour la transition énergétique

- Consommation énergétique/passager = celle d'un vélo électrique
- Zéro émission de GES et de polluants, très silencieux
- Extensible, démontable, recyclable
- Insertion paysagère plus facile que pour les transports classiques



CarLina – liaison Versailles-Guyancourt

- Beaucoup plus puissante et économique que la liaison par ligne 18
 - Possibilité de ramifications pour la desserte locale de Satory
 - Proposée à la municipalité de Versailles dès 2016

