

" Par rapport au dossier de 2016, la principale évolution technique est l'ajout de la gare CEA St Aubin.

Mais les observations majeures sur la ligne 18 restent valables, voire sont renforcées :

Une zone de desserte avec peu d'habitants

Hormis les sites de Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, déjà bien desservis par les transports en commun et reliés entre eux par le RER C, les gares de la ligne 18 correspondent à des zones d'emplois et des campus où résident très peu d'habitants, comparées aux stations du réseau RATP actuel. Or les déplacements « travail / travail » ne représentent que 3% de l'usage des transports publics. Par ailleurs, les statistiques montrent que les salariés du plateau de Saclay habitent à 70% dans l'Essonne, souvent dans des villes peu denses loin de la ligne 18. Il en résultera un trafic faible, en particulier aux heures creuses, en soirée et le week-end. Il y a si peu de population à desservir qu'une interstation de 9 km est prévue entre « CEA St Aubin » et « Saint-Quentin Est », distance inédite sur un métro.

Un effet de décharge et de report modal quasi-nul

L'un des objectifs majeurs du réseau du Grand Paris Express est de décharger le réseau existant. S'agissant de la ligne 18, l'effet de décharge du RER B avancé par la SGP est de 5% mais IDFM indique que cette estimation « semble très élevée » et d'un intérêt très faible puisque la saturation du RER B se situe en proche couronne et dans Paris.

S'agissant du report du trafic automobile vers la ligne 18, il est très modeste puisque la part modale de la voiture dans la zone d'étude ne diminuera que de 0,3% selon l'étude d'impact SGP

Un cout très élevé par rapport au trafic attendu

Sur ce point, le dossier fait apparaître un cout de construction de la ligne 18 réévalué de +1,3 milliards d€, soit 4,4 milliards d'€, hors matériel roulant pour un trafic estimé à 55000 voyageurs par jour entre Orly et CEA selon IDFM puis 105 000 voyageurs par jour sur toute la ligne. S'y ajouteraient les couts d'exploitation (au moins 45 M€ par an). Dans ces conditions, la rentabilité socio-économique qui était déjà faible dans le dossier de 2016, devrait être négative. Ce n'est qu'au prix de soit-disant bénéfices apparus soudainement ("effet d'agglomération" notamment) que la SGP réussit à sortir du chapeau une rentabilité socio-économique positive pour la ligne 18. Chacun appréciera le sérieux de cette méthode, utilisée dans aucun autre projet francilien.

En conclusion, nous considérons que, si un besoin de transport plus capacitaire est avéré pour le plateau de Saclay compte-tenu de l'emménagement de plusieurs écoles et entreprises, le choix d'un métro entre Orly et Saclay, sans même une reprise partielle d'Orlyval, est un choix technique couteux et inadapté. S'agissant de la portion Saclay / Versailles, nous réaffirmons l'inutilité de cette portion de ligne au regard des flux et soulignons l'urgence à financer d'autres investissements réellement utiles pour les transports du quotidien dans un contexte financier où des arbitrages sont inévitables"

Ci-dessous le tableau comparé fait par COLOS sur la rentabilité (c'est à peine croyable)

Le dossier d'enquête publique sur la Ligne 18 présente une analyse coûts-bénéfices, dont le principe directeur est exposé dans la partie générale de la pièce « Évaluation socio-économique »¹⁵, en suivant la procédure définie par l'Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014, tout en y ajoutant – nuance importante, fort discutable – les « bénéfices économiques élargis ». Aux supposés bénéfices du projet (comparés à la situation sans projet), sont affectés des valeurs monétaires et leur somme est comparée à celle des coûts prévisionnels du projet.

L'application de ce procédé au cas spécifique du projet de la Ligne 18, donne le résultat ci-dessous dans l'évaluation de 2016 (à gauche) et celle de 2020 (à droite).

Coûts et bénéfices de la Ligne 18		2016	Coûts et bénéfices de la Ligne 18		2020
horizon 2030, valeurs en M€ actualisées 2010			horizon 2030, valeurs en M€ actualisées 2010		
<i>Hypothèses de la SGP (dossier d'enquête publique)</i>			<i>Hypothèses de la SGP (dossier d'enquête publique)</i>		
Coûts			Coûts		
	Infrastructure	2496		Infrastructures & systèmes	3357
	Matériel roulant	202		Matériel roulant	358
	Acquisitions foncières	162		Acquisitions foncières	145
	Coût d'exploitation	258		Provision aleas & imprévus	384
	<i>total</i>	3118		Coût d'exploitation	172
Bénéfices				<i>total</i>	4416
	Effets transports	645		Bénéfices	
	Régularité	490		Effets transports	800
	Confort	30		Régularité	500
	Effets environnementaux	338		Confort	0
	Effets urbains	400		Effets environnementaux et urbains	800
	Effets directs de réallocation	500		Effets d'agglomération	3500
	Effets d'agglomération	300		Valorisation des nouveaux emplois	4300
	Valorisation des nouveaux emplois	600		Emplois de chantier	500
	<i>total</i>	3303		<i>total</i>	10400
	Résultat net (VAN)	185		Résultat net (VAN)	5984