



## PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT

Association Loi de 1901 – W913005471

42 RUE DES LILAS - 91600 SAVIGNY SUR ORGE

Courriel : [contact@portes-essonne-environnement.fr](mailto:contact@portes-essonne-environnement.fr)

Site internet : [www.portes-essonne-environnement.fr](http://www.portes-essonne-environnement.fr)

Le 26 avril 2016

**PRÉFECTURE DE RÉGION ILE-DE-FRANCE  
PÔLE URBANISME D'UTILITÉ PUBLIQUE  
5 RUE LEBLANC  
75911 PARIS CEDEX 15**

A l'attention de :

**M. Jean-Pierre CHAULET**

Président de la commission d'enquête publique sur le  
projet de ligne 18

**OBJET : AVIS SUR LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE CRÉATION DU TRONÇON LIGNE 18 VERTE  
« AÉROPORT DE PARIS – VERSAILLES CHANTIERS »**

Réf. : 2016-04-26 PEE ADUPL18

Monsieur le Président,

**En préambule**, l'association Portes de l'Essonne Environnement (PEE) précise qu'elle a pour objet la défense et la protection de l'environnement, du cadre et de la qualité de vie des habitants dans le département de l'Essonne, mais également dans d'autres territoires chaque fois que cela est nécessaire. Elle agit principalement sur les communes des secteurs de l'ancienne communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE), des agglomérations et communautés d'agglomération limitrophes à la CALPE, de l'établissement public territorial n° 12 et de la métropole du Grand Paris. Son siège est sis à Savigny-sur-Orge, chef-lieu du canton dans lequel se trouve la ville de Wissous.

**Constatations sur le projet de ligne 18 verte**

Au regard des documents soumis à enquête et des avis formulés, il apparaît que le projet porté dans le cadre du Grand Paris Express par la Société du Grand Paris comporte de nombreuses faiblesses.

- Économie du projet de ligne 18 verte : une rentabilité socio-économique faible à terme pour un coût financier très élevé. Le Cercle des transports a émis un avis très défavorable. Le Commissariat général à l'investissement a émis un avis favorable avec réserves pour la première phase du projet (Orly – Orsay) et un avis défavorable pour la seconde (Orsay – Versailles Chantiers). Quant au Syndicat des transports d'Ile-de-France, il a formulé 19 réserves.
- Concertation : lacunaire. Les associations n'ont pas été assez entendues. Les propositions de solutions alternatives, plus respectueuses de l'environnement, avancées de façon récurrente, ont été écartées. Le schéma d'ensemble du projet de 2011 a été validé par décret ministériel sans grande modification. La garante de la concertation renforcée de 2015 a rapporté la constance des associations dans leur vision du faible intérêt d'un tel projet lourd et coûteux. La Société du Grand Paris est critiquable pour ne pas avoir tenu compte de ce temps de concertation renforcée dans le projet soumis à enquête.
- Stratégie de déplacement dans la partie sud-ouest du Grand Paris : peu de visibilité de la pertinence du projet de ligne 18 en lien avec les autres infrastructures de transport en commun précédemment soumis à enquête publique, en cours de montage, financés, en cours de réalisation ou tout simplement abandonnés comme le TCSP Saclay-Châteaufort. Manque évident de coordination entre tous les maîtres d'ouvrages / porteurs de

projets. Absence de passerelles entre les micro-vision et les macro-vision des plans de transports en commun, des plans de déplacements urbains (tous modes de locomotion confondus).

- Antonypôle : un choix de localisation contestable car excluant, tel quel, la synergie avec Wissous et le réseau Orlyval.
- Wissous : absence de gare. L'une des explications donnée par la Société du Grand Paris réside dans le fait que la municipalité précédente n'en a pas fait la demande lors du débat public en 2010-2011. L'absence de démocratie participative à un instant « i » ne devrait pas priver les usagers de Wissous d'une gare. La proposition de la municipalité actuelle de déplacer de 600 mètres la gare d'Antonypôle vers Wissous mérite d'être examinée. La solution proposée par l'association locale « Wissous notre ville » (la réalisation d'un arrêt d'Orlyval à Wissous en 2018) est de nature à compenser l'absence de gare sur la ligne automatique 18, à condition que les promoteurs du Grand Paris Express s'engagent à établir un dialogue en ce sens.
- Plateau de Saclay : absence d'un plan général de transports, insertion d'un viaduc dans une zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF) non débattue lors des sessions du débat public, implantation de ce viaduc avec possiblement des impacts environnementaux néfastes, fortes inquiétudes pour la préservation des terres agricoles particulièrement fertiles en raison d'une possible urbanisation d'espaces périurbains agricoles avec la mise en service de la ligne 18, menace à terme d'une densification urbaine.

Dans le rapport annuel de la Cour des comptes publié le 10 février 2016, une partie est consacrée aux transports ferroviaires franciliens depuis 2010. Rappelant que les lignes 14 et 15 Sud ont déjà un retard de deux à trois années, le rapporteur s'inquiète de la capacité des promoteurs à mener tous les projets de front, tout en conseillant de ralentir les nouveaux afin d'améliorer le réseau existant. (1)

L'association Portes de l'Essonne Environnement demande que l'argent public soit mieux utilisé notamment dans l'étude de la prolongation de la ligne 14 au-delà d'Orly, dans l'entretien et la modernisation constante des lignes RER existantes, dans la réalisation d'un maillage de transports en commun en site propre plus en adéquation avec les besoins réels des Sud-Franciliens.

**En conclusion**, l'association Portes de l'Essonne Environnement émet un **avis défavorable** à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne 18 verte.

Jean-Marie CORBIN, Président  
Sylvie MONNIOTTE-MÉRIGOT, Trésorière

(1) Cour des comptes, *Rapport public annuel 2016*, Partie 7. « Les transports ferroviaires en Ile-de-France depuis 2010 : des progrès sensibles, des insuffisances persistantes », 16 février 2016, pp. 501-502.

*« Indépendamment de la difficulté à financer tous ces projets, il existe une forte incertitude sur la capacité des opérateurs et de l'industrie à mener de front, et dans les délais actuellement envisagés, à la fois les chantiers de rénovation, de maintenance et de développement du réseau actuel et d'engager quasi-simultanément la construction des infrastructures nouvelles prévues dans le projet du Grand Paris et de celles programmées sur le reste du territoire.*

*La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau existant, dans la mesure où la performance de l'infrastructure et de certains matériels roulants n'est plus en adéquation avec l'importance du trafic constatée sur le réseau Transilien. (...)*

*Le lancement concomitant d'un trop grand nombre d'opérations risque d'aboutir, sinon à une impossibilité des entreprises à y faire face, du moins à des tensions se traduisant par une augmentation des prix ou par un décalage dans le calendrier d'exécution des projets. Au minimum, une planification fine et coordonnée de ces grandes opérations par l'État apparaît donc indispensable. De même, devrait-il veiller à limiter la densification de l'espace urbain central de l'agglomération aussi longtemps que les lignes nouvelles permettant de désengorger les tronçons aujourd'hui saturés ne seront pas en service.*

*En définitive, les pouvoirs publics sont confrontés à un double défi financier et technique : la conjugaison, à partir de 2016 2017, d'opérations de maintenance très lourdes sur l'ensemble du réseau de la SNCF notamment en Ile-de-France, du lancement des projets prévus dans le cadre du Grand Paris et d'investissement extrêmement coûteux sur d'autres portions de territoire. »*