

## **La ligne 18 vue à travers le prisme du Conseil d'État**

### **Contexte : nos recours contre la ligne 18 du Grand Paris Express**

Le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 a prononcé la déclaration d'utilité publique (DUP) initiale de la ligne 18 (Orly-Versailles) du Grand Paris Express (GPE), dont la Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage. En 2018, le Conseil d'État a rejeté les deux recours contre ce décret : celui de huit associations sous la houlette de France Nature Environnement Île-de-France et celui des quatre communes riveraines du tracé de la ligne (Saclay, Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux), qui se trouveraient au premier rang pour subir les nuisances redoutables de ce métro à travers champs.

À la suite du rapport cinglant de la Cour des comptes sur la SGP et sa gestion du GPE<sup>1</sup>, le gouvernement n'a pas suivi la recommandation de la Cour de réduire le périmètre du GPE, mais il en a redéfini le calendrier ; par contre, la programmation n'a nullement été modifiée et les marchés publics ont été attribués, même pour des échéances lointaines. Ainsi, la réalisation du tronçon Orly-Saclay de la ligne 18 a été retardée de trois ans pour une mise en service prévisionnelle en 2027<sup>2</sup> ; en revanche, celle d'un tronçon Saclay-Versailles a été maintenue pour 2030.

Ensemble avec sept unions d'associations franciliennes<sup>3</sup>, notre fédération a déposé en 2021 un nouveau recours en Conseil d'État contre le décret n° 2021-26 du 14 janvier 2021, modifiant le décret initial. La modification comportait trois volets :

- inclusion de la gare CEA Saint-Aubin, qui n'était pas couverte par la DUP initiale ;
- quelques modifications de tracé mineures ;
- refonte complète de l'évaluation socio-économique du projet de ligne 18 ; pour la SGP, cette révision s'imposait car le bilan socio-économique (les avantages escomptés du projet diminués des coûts estimés) était à peine positif, alors qu'entre-temps les coûts avaient considérablement augmenté, si bien que le projet passait dans le rouge.

Notre recours portait uniquement sur ce dernier objet.

Le Conseil d'État a rejeté notre requête en juin 2022, s'inspirant de près des conclusions du rapporteur public, dont nous n'avons pu prendre connaissance que tardivement.

<sup>1</sup> Cour des comptes, *La Société du Grand Paris*, 17 janvier 2018, <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-societe-du-grand-paris>.

<sup>2</sup> Ultérieurement, il a été décidé d'avancer d'un an la réalisation de la section Massy-Saclay.

<sup>3</sup> Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes (UASPS), Union des amis du Parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse (UAPNR), Essonne Nature Environnement (ENE), Les Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV), Les Amis de la vallée de la Bièvre (AVB), Union Renaissance de la Bièvre (URB), Les Jardins de Cérès-AMAP.

## ***Évaluation socio-économique, késako ?***

Le bilan socio-économique d'un projet, appelé « valeur actualisée nette » (VAN), est la différence entre ses avantages et ses coûts. Si la VAN est négative, le projet n'est pas viable. Contrairement aux coûts, les avantages ne sont pas naturellement exprimés en valeurs monétaires. On passe donc par un ensemble de règles de valorisation de ces avantages. Ces derniers sont de deux sortes : ceux dits « conventionnels », prescrits par une instruction ministérielle, et ceux dits « non conventionnels » (également appelés « bénéfices économiques élargis »), introduits par la SGP pour évaluer les lignes du GPE en s'inspirant du projet Crossrail à Londres ; les critères dominants dans cette catégorie sont les « nouveaux emplois » (supposés créés grâce au projet) et les « effets d'agglomération » (gains de productivité engendrés par la concentration des activités et des compétences). Ils ne correspondent à aucune prescription et ne sont appliqués à aucun autre projet français de réalisation d'infrastructure de transport. Leurs règles de valorisation monétaires ont été entièrement inventées par la SGP, qui les a fait évoluer à sa guise entre les évaluations socio-économiques de 2016 et de 2020.

Porteuse du projet, la SGP est juge et partie : on ne peut guère s'attendre à ce qu'elle présente un bilan négatif pour un équipement qu'elle a elle-même la charge de réaliser. Afin de diminuer ce biais de partialité, la loi prévoit, pour des projets dont le coût dépasse 100 millions d'euros, que soit effectuée une contre-expertise indépendante. Ainsi, pour l'enquête publique initiale de 2016, une contre-expertise a été confiée au Commissariat général à l'investissement (CGI) – depuis lors renommé en Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) –, qui a alors mandaté un groupe d'experts, dont le rapport, accompagné de l'avis du CGI, était inclus dans le dossier d'enquête publique. La même procédure a été suivie pour l'enquête publique modificative de 2020.

### ***Le traitement par le Conseil d'État de notre recours de 2021***

À la suite de la publication du décret du 14 janvier 2021, nous avons d'abord déposé un recours sommaire le 15 mars 2021, suivi d'un mémoire complémentaire le 14 juin 2021. La SGP a émis un mémoire en défense le 17 janvier 2022, auquel nous avons répondu par un mémoire en réplique en date du 21 mars 2022. Le rapporteur public a présenté ses conclusions le 25 mai 2022. Celles-ci ne pouvant être rendus publiques sans l'accord de leur auteur, nous nous contentons d'en citer des passages.

Notre requête avait plusieurs objets, dont les plus importants étaient les suivants :

1. Rapport de contre-expertise manquant au dossier d'enquête publique
2. Absence d'évaluation de solutions alternatives pour le cas « sans projet »
3. Chiffrage biaisé du bilan socio-économique
4. Incongruité du tronçon Saclay-Versailles.

Nous les passons en revue un à un, mais ils ne sont pas sans lien entre eux.

## 1. Absence du rapport de contre-expertise

Pour l'enquête publique modificative, l'évaluation socio-économique a été profondément remaniée par la SGP et les chiffres clés ont beaucoup évolué. La nouvelle évaluation a été soumise à contre-expertise sous l'autorité du SGPI et nous avons su plus tard qu'il émettait des critiques assez sévères, ce qui a conduit la SGP à retravailler son évaluation. Cependant, **le dossier d'enquête ne comportait ni le nouveau rapport de contre-expertise ni l'avis du SGPI l'accompagnant, à leur place se retrouvait ceux du dossier d'enquête de 2016 !** Ainsi, le public n'a pu prendre connaissance de la contre-expertise au cours de l'enquête publique.

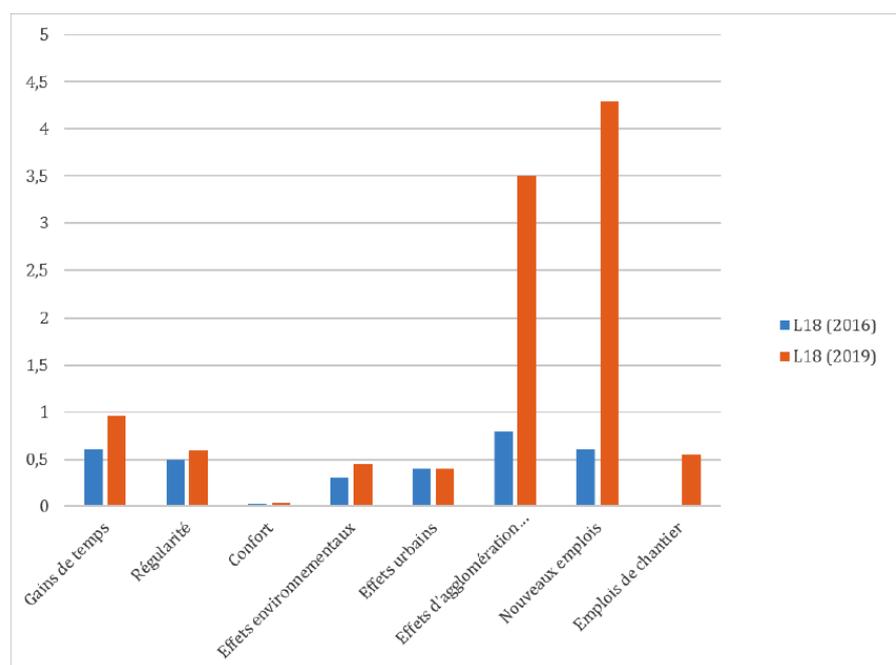
Peu importe, a dit en substance la SGP dans son mémoire en défense, toutes les remarques et critiques des contre-experts ont été prises en compte dans l'évaluation socio-économique soumise à enquête publique, si bien que le public était parfaitement informé.

Le rapporteur public a pris pour argent comptant cet argument de la SGP -- notant d'ailleurs que les points soulevés par la contre-expertise n'apparaissaient « *pas dirimants* » – et a estimé que « *l'absence de ces documents dans le dossier d'enquête publique n'a pas nui à l'info du public* ».

Les juges du Conseil d'État ont repris cette formule, considérant qu'« *il ressort des pièces du dossier que l'analyse socio-économique qui figurait dans le dossier d'enquête indiquait clairement les différentes évolutions par rapport aux projections faites initialement et tenait compte et répondait aux observations faites dans le cadre de la contre-expertise et par le secrétaire général pour l'investissement.* »

**C'est fort de café !** Nous avons démontré, dans notre mémoire en réplique, que la SGP est loin d'avoir pris en compte toutes les recommandations des contre-experts et en citons plusieurs exemples ci-après. Mais surtout, le public a été empêché de prendre connaissance de la tonalité sévère – nonobstant son langage feutré – de la contre-expertise, qui évoquait « *de graves insuffisances* » dans l'évaluation socio-économique (la « pièce H » des dossiers d'enquête publique sur la ligne 18).

**Figure 3 : Evolution des composantes de la VAN de la ligne 18 (Md€)**



Source : contre-expertise d'après la pièce H et les éléments communiqués par le porteur de projet

À l'aide du graphique ci-dessus, les contre-experts mettaient en évidence l'importance exorbitante attribuée aux avantages non conventionnels, comptabilisant plus de 80 % du total des avantages. Ils notaient à juste titre que « *la lecture de la seule pièce H donne le sentiment d'une "boîte noire" plus particulièrement quant à la répartition des emplois et des populations induits par le GPE.* »

Nous partageons l'avis de la commission d'enquête estimant que « *l'enquête aurait pu être différente si la contre-expertise avait été incluse dans le dossier* » !

## **2. Manque de prise en compte de solutions alternatives**

Une section du rapport de contre-expertise était consacrée à la problématique de « l'option de référence », qui correspond au scénario le plus probable en l'absence de réalisation du projet évalué. En effet, la SGP considère que dans le scénario « sans projet », on ne ferait strictement rien au-delà de ce qui existe déjà et qu'en dehors de son projet il n'y a pas de salut. En réalité, la ligne 18 résout des problèmes marginaux voire inexistantes, tout en créant de nouvelles difficultés, et ne résout pas les vrais problèmes de desserte. En cas de non réalisation de la ligne 18, il va de soi qu'on organiserait le rabattement sur les transports lourds existants (RER B et C) et qu'on renforcerait l'offre de transport orientée sud-nord pour desservir les installations de Paris-Saclay.

Les contre-experts fustigeaient la non prise en compte, dans l'évaluation socio-économique, « *d'autres investissements à faibles coûts visant à optimiser les transports en commun existants au niveau de la zone qui serait desservie par le projet de ligne 18 en l'absence de sa réalisation (par exemple, optimisation des voies de bus, mise en place de bus à haut niveau de service sur site dédié)* ».

Ils citaient le *Guide de l'évaluation socio-économique des investissements publics*<sup>4</sup>, comme apportant un éclairage pour évaluer l'opportunité du projet de ligne 18 : « *Il s'agit d'une option prenant en compte les investissements a minima qui seraient réalisés pour le maintien des fonctionnalités des infrastructures existantes. Elle peut consister en la réalisation d'investissements de renouvellement et de modernisation et d'investissements peu coûteux sur les infrastructures existantes* ». Aussi, les contre-experts regrettaient-ils que « *le dossier mis à leur disposition et que les discussions menées avec le porteur de projet ne permettent pas de satisfaire pleinement à ces lignes directrices, qui sont susceptibles de réduire significativement les gains apportés par le projet, qu'ils soient relatifs aux effets conventionnels ou non conventionnels.* » (...) « *Ainsi, en l'absence du projet de ligne 18, il pourrait être défendu à titre d'exemple que le développement du plateau de Saclay, ou encore celui du plateau de Satory, seraient susceptibles d'être accompagnés par des politiques publiques ad hoc alternatives. Une telle prise en compte dans l'option de référence serait donc susceptible de diminuer la contribution des effets non conventionnels à la VAN du projet de ligne 18.* »

**Indéniablement, les contre-experts clamaient haut et fort que la SGP aurait dû évaluer des solutions alternatives.** Dans l'évaluation socio-économique faite par la SGP, amendée à la suite de la contre-expertise, on ne retrouve aucune trace de cette incitation, preuve de plus que l'information du public était incomplète, qui plus est sur un aspect majeur.

---

<sup>4</sup> *Guide de l'évaluation socioéconomique des investissements publics*, préparé par la Direction générale du Trésor et France Stratégie, 29 novembre 2017, <https://www.gouvernement.fr/guide-de-l-evaluation-socioeconomique-des-investissements-publics>.

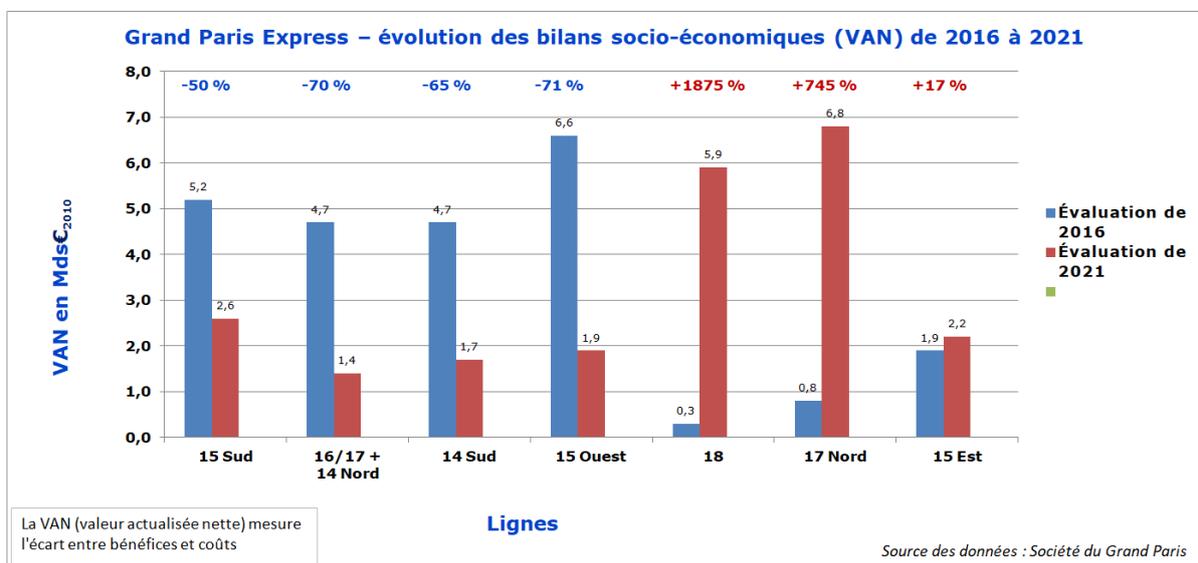
Le rapporteur public a lui aussi glissé sous le tapis ces considérations des contre-experts. Il reproche aux associations requérantes de remettre en cause non seulement la DUP modificative mais également la DUP initiale. Cet argument est spécieux, puisque notre recours attaque le nouveau bilan socio-économique et si ce dernier devenait déficitaire, la DUP initiale serait automatiquement invalidée (cf. les conclusions dans l'Annexe).

Dans son jugement, le Conseil d'État fait valoir qu'« *il ne lui appartient pas d'apprécier l'opportunité du projet retenu par comparaison avec des projets fondés sur l'utilisation d'autres moyens de transport ne répondant pas aux mêmes objectifs, notamment en termes de rapidité, d'efficacité et de confort* ». Logique absurde, car interdisant d'examiner des solutions offrant un meilleur service que celle proposée.

### 3. Trucage de l'évaluation socio-économique

Dans l'évaluation socio-économique initiale de 2016, les avantages apportés par la ligne 18 n'excédaient ses coûts que de 0,3 Md€. Entre 2016 et 2020, le coût prévisionnel de réalisation de la ligne avait augmenté de près de 1,4 Md€, passant de 2,86 Md€ à 4,244 Md€ (+48 %). Par conséquent, si les avantages avaient été maintenus au même niveau qu'en 2016, le bilan serait passé dans le rouge d'environ 1,1 Md€ en 2020. La SGP était donc obligée de changer de méthode de calcul. En effet, au lieu d'évaluer les avantages non conventionnels de chaque ligne individuellement, elle a décidé d'évaluer d'abord le GPE dans son ensemble pour ensuite répartir les avantages globaux obtenus sur les différentes lignes en fonction du nombre d'emplois supposés créés dans les zones traversées. **Avec cette martingale, il suffit de changer les valeurs des clés de répartition pour diminuer le poids des lignes déjà « acquises » et d'accroître celui des lignes sujettes à contestation.**

C'est exactement ce qu'illustre le graphique ci-dessous :



Le rapporteur public est censé avoir pris connaissance de ce trucage, puisqu'il était présenté, sous forme tabulaire, dans le mémoire en réplique de notre recours (voir en Annexe l'extrait correspondant). Mais il n'en souffle mot, estimant benoîtement que, malgré l'augmentation des coûts, « *les bénéfices estimés de l'opération demeurent largement excédentaires, quelques que soient les discussions sur la fréquentation attendue sur une partie du tronçon (déjà présentes en 2018) et sur la façon de calculer les bénéfices attendus.* ». Adoptant une formule similaire, les juges du Conseil d'État n'ont pas cherché plus loin.

Il était pourtant facile de déceler la supercherie, puisque la valorisation des emplois censés créés grâce à la ligne 17 Nord (devenue miraculeusement la plus rentable de toutes) était passée entre 2016 et 2021 de 0,4 Md€ à 4,3 Md€ (+975 %), alors qu'en réalité les perspectives de l'emploi le long de cette ligne se sont substantiellement assombries entre-temps, notamment avec l'abandon du mégacomplexe EuropaCity, l'arrêt du terminal T4 de l'aéroport Roissy CDG et la perte de 20 000 emplois sur le pôle. De même, la valorisation des emplois supposés créés grâce à la ligne 18 est passée de 0,6 Md€ en 2016 à 4,2 Md€ en 2021 (+600 %).

Il apparaît clairement que **les hypothèses de création d'emplois grâce au GPE jouent un rôle central dans le processus d'évaluation**. Initialement, la SGP prétendait que le GPE induirait la création d'1 million d'emplois à l'horizon 2030, puis quelques années plus tard elle a ramené ce chiffre à 115 000. Rappelons que l'évaluation par la SGP du nombre d'emplois et des bénéfices financiers générés grâce au GPE a été réfutée dès 2013 par la Direction générale du Trésor<sup>5</sup>, qui jugeait que « *l'hypothèse de la SGP d'une rupture dans l'évolution de la population et de l'emploi en Île-de-France est peu réaliste* » et que « **le projet n'est pas rentable** ».

De fait, la doctrine de la SGP voudrait qu'il y ait aura automatiquement une densification autour des lignes du GPE, qui entraînerait mécaniquement une création d'emplois. **Or, cela consiste à prendre ses désirs pour des réalités, aucune étude scientifique n'ayant jusqu'à présent démontré un lien irréfutable de cause à effet entre mise en place d'infrastructures de transport et création d'emplois !** En effet, rien ne prouve que les éventuels emplois créés à Paris-Saclay (et pas seulement y déplacés) seraient plus nombreux que si la ligne 18 n'était pas réalisée ; on ne peut même pas exclure qu'il y aurait globalement suppression d'emplois. Car la principale difficulté du projet Paris-Saclay n'est pas de créer un objet de prestige véhiculant chercheurs et étudiants entre Paris et Saclay, ni de relier le bassin d'emploi qui englobe Paris-Saclay à ceux d'Orly/Rungis et de Versailles/Saint Quentin-en-Yvelines, ces trois territoires n'ayant quasiment rien en commun. **Le véritable challenge est d'insérer Paris-Saclay dans le territoire d'accueil**. Avant d'être un problème de mobilité, c'est un enjeu d'aménagement, dont l'objectif devrait être de **renforcer la cohérence du territoire en optimisant son autonomie**, c'est-à-dire de faire en sorte que ses habitants bénéficient majoritairement d'un lieu de travail dans leur bassin d'habitat. Au sein d'une telle « **zone cohérente** »<sup>6</sup>, on **diminue les distances domicile-travail** et **favorise l'éclosion d'une vie locale** attractive et stimulante pour les habitants. Dans cette optique, il y a lieu d'**améliorer les mobilités à l'intérieur du territoire** par des moyens légers (tant en kg qu'en € et en Wh) de desserte locale. La mise en place de **la ligne 18 aurait les effets exactement contraires** : en facilitant les déplacements lointains, elle aurait pour conséquence inévitable de générer à Paris-Saclay une « **ville dissociée** »<sup>7</sup> : ceux qui y travaillent habitent ailleurs et ceux qui y habitent travaillent et se divertissent ailleurs, principalement à Paris, où se concentrent la vaste majorité des emplois et des lieux culturels franciliens. On augmenterait ainsi l'étalement urbain et la consommation d'énergie, **allant à contre-courant des enjeux climatiques et de développement soutenable** du territoire.

---

<sup>5</sup> Béatrice Jérôme, *L'impact économique du futur Grand Paris Express remis en cause*, Le Monde, 28 juin 2013, [https://www.lemonde.fr/politique/article/2013/06/28/l-impact-economique-du-futur-grand-metro-parisien-remis-en-cause\\_3438567\\_823448.html](https://www.lemonde.fr/politique/article/2013/06/28/l-impact-economique-du-futur-grand-metro-parisien-remis-en-cause_3438567_823448.html).

<sup>6</sup> Développé dans l'article *Zone cohérente* de Jacqueline Lorthois et Harm Smit, commandé par le Forum Vies Mobiles : <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/zone-coherente-13686>.

<sup>7</sup> Jacqueline Lorthois, *Les villes dissociées : « l'habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y réside pas »*, <https://j-lorthois.fr/les-villes-dissociees/>.

Par ailleurs, la densification autour de la ligne 18 n'a rien d'automatique, en raison de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) que la loi a instaurée pour y interdire toute urbanisation. Mais s'il n'existe nulle part au monde un métro à travers champs, c'est parce qu'il s'agirait d'une absurdité économique et écologique, une situation non durable, remettant fatalement en cause cette ZPNAF. Il semble d'ailleurs que ce soit le **scénario déjà écrit dans les hautes sphères des pouvoirs publics**, puisque dans l'avis du SGPI qui chapeautait le rapport de contre-expertise (et soustrait à l'enquête publique en même temps que ce rapport), on peut lire ceci : « *Au-delà de la procédure d'évaluation socio-économique, l'enjeu est en effet au niveau du projet territorial dans son ensemble et il paraît clair que les bénéfices attendus, notamment ceux issus des effets d'agglomération et de la création nette d'emplois, qui représentent désormais plus de 70% du bénéfice présenté, ne seront au rendez-vous que si le plateau de Saclay se développe au rythme attendu et offre rapidement la forte densité espérée. (...) Au final, l'avis du SGPI, prenant acte de la précédente déclaration d'utilité publique, est favorable à l'ensemble du projet sous réserve (...) de renforcer les concertations avec les différents acteurs afin d'obtenir des engagements permettant de garantir à moyen terme la densification tout au long de cet axe* »

Le jugement du Conseil d'État invoque par ailleurs « *le caractère stratégique de la ligne 18 pour le développement du plateau de Saclay* ». **C'est une fable !** Il dérive du « storytelling » de la SGP s'inscrivant dans la doctrine considérant l'ensemble de l'Île-de-France comme un vaste bassin d'emploi unifié, où n'importe quel lieu de travail peut être atteint depuis n'importe quel lieu de résidence. D'où un mouvement brownien de 43 millions de déplacements par jour, en augmentation de 240 000 flux quotidiens chaque année. C'est une spirale infernale, qu'il importe de briser sous peine d'asphyxie. C'est l'une des raisons majeures pour lesquelles la ligne 18 est un éléphant blanc.

Ainsi, **pour la réussite de Paris-Saclay, il serait salutaire que la ligne 18 ne se réalise pas.** Toutefois, le tronçon Massy-Saclay est désormais trop avancé pour le remettre en cause.

#### **4. L'aberration du tronçon Saclay-Versailles**

Rappelons qu'à l'égard de l'évaluation socio-économique initiale de 2016, les contre-experts se sont montrés extrêmement sceptiques sur la pertinence de la ligne 18. Alors que pour le tronçon Orly-Saclay, ils se sont fait violence pour lui accorder le bénéfice du doute en arguant qu'« *on ne peut pas totalement exclure que le plateau de Saclay représente une part très importante des bénéfices économiques élargis du GPE* » (sic), **leur rapport était carrément défavorable à l'égard du tronçon Saclay-Versailles.** Cinq ans plus tard, les contre-experts s'exprimaient ainsi : « *Dans le rapport de 2016, les contre-experts, estimant que la rentabilité du tronçon Saclay-Saint-Aubin-Versailles était négative, avaient recommandé que cette liaison soit différée. Cette recommandation reprise dans l'avis du CGI, n'a pas été retenue dans l'arbitrage du Premier ministre. La question demeure aujourd'hui. La seule prise en compte des avantages tels qu'ils sont actuellement calculés justifie difficilement la construction de cette liaison dans le calendrier actuellement prévu. Les éléments mobilisés dans le dossier d'évaluation restent très insuffisants pour éclairer cette décision.* »

Dans la pièce H du dossier d'enquête de 2020, la SGP affirme que « *cette question ne se pose plus dans ce dossier modificatif en raison de la forte rentabilité de cette partie, car son coût estimé est de l'ordre de 1,5 milliards d'euros et les bénéfices socio-économiques de 3,7 milliards* », mais il s'agit de chiffres abusivement surestimés selon la méthode que nous avons dénoncée plus haut pour la ligne 18 dans son ensemble.

Ce tronçon est non seulement inutile, mais nuisible à plusieurs titres.

- **Transports** : il tangente le cœur agricole du plateau de Saclay et comporte une section sans arrêt de 7 km, situation inédite pour un métro. Les prévisions de trafic élaborées par la DRIEAT Île-de-France, avec une charge maximale d'à peine 2000 passagers/heure, sont- plutôt celles d'un bus à haut niveau de service. L'hypothétique prolongement de Versailles à Nanterre –une fuite en avant – n'y changerait pas grand-chose.

On entend parfois dire que la ligne 18 va faire diminuer la circulation automobile. Cette thèse reflète une méconnaissance de la dynamique urbaine, surtout en territoire périurbain, où il est très difficile pour les transports collectifs de concurrencer le service de déplacement porte-à-porte que procure l'automobile. Cet état de fait est d'ailleurs confirmé par les modélisations de trafic de la DRIEAT Île-de-France, qui prévoient un report modal de seulement 0,9 %<sup>8</sup>.

- **Finances** : dans un territoire périurbain, voire rural, il n'y a évidemment pas la clientèle pour remplir un métro, d'où une exploitation déficitaire, alors même que le financement du fonctionnement du GPE dans son ensemble (1 milliard/an) oblige déjà à augmenter le Versement mobilité et/ou le tarif du pass Navigo. Ajouté au coût de remboursement de la dette que laissera derrière elle la SGP – que l'État sera obligé d'éponger, comme il a dû le faire pour SNCF Réseau –, ce coût d'exploitation supplémentaire serait un **fardeau pour les générations futures**.

Les experts le répètent depuis des lustres : les caisses de l'État n'étant pas un puits sans fond, **priorité absolue à la régénération des réseaux existants, foin des projets de prestige inutiles, voire nocifs** !<sup>9</sup>

- **Aménagement du territoire** : la ligne 18 Ouest interconnecterait le bassin d'Antony/Massy/Les Ulis et celui de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines, qui sont largement indépendants l'un de l'autre, à tel point que **les déplacements infra-bassin sont 21 fois plus nombreux que ceux entre bassins**<sup>10</sup>. Le bassin de Versailles/Saint-Quentin renferme une **zone cohérente exemplaire** : selon la commune, 45 à 60 % des emplois y sont occupés par les actifs du territoire. Il serait absurde de diluer cette belle autonomie territoriale.

Le tronçon ouest relierait entre eux des pôles d'emploi : un bénéfice dérisoire, puisque les déplacements entre lieux de travail ne représentent que 3 % des besoins de transport totaux. Les 97 % restants créeraient un formidable appel d'air pour les autres déplacements, entraînant mécaniquement l'étalement urbain.

---

<sup>8</sup> Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France, *Modélisations avec l'outil MODUS 3.1*, mars 2021, [www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/modelisation\\_des\\_deplacements\\_en\\_idf\\_avec\\_modus\\_3.1.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/modelisation_des_deplacements_en_idf_avec_modus_3.1.pdf).

<sup>9</sup> Dernier avis en date : le rapport du Comité d'orientation des infrastructures, [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/COI\\_2022\\_Programmation\\_Synthese%20-%20def\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/COI_2022_Programmation_Synthese%20-%20def_0.pdf)

<sup>10</sup> Jacqueline Lorthiois, *Ligne 18 – Intox 2- L'incohérence de relier 3 bassins totalement disparates*, 1<sup>er</sup> mars 2022, <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/010322/ligne-18-intox-2-l-incoherence-de-relier-3-bassins-totalement-disparates>.

On nous sert parfois<sup>11</sup> la doctrine d'une ligne 18 « colonne vertébrale » d'un bassin d'emploi qui s'étendrait de Versailles à Massy, voire au-delà. Cela n'a aucun rapport avec la réalité du territoire. Une colonne vertébrale sert à soutenir et innerver un corps en chair et en os qui l'entoure. Or, puisque les vers de terre du plateau de Saclay ne prennent pas le métro, cette métaphore n'aurait pu avoir un sens que si tout le plateau était urbanisé, conformément au projet initial de Christian Blanc, qui voulait mettre un terme à la vocation agricole du plateau et laisser aux habitants le lot de consolation d'un parc de 800 ha. Cette « vision » est totalement antinomique avec les objectifs affichés dans le nouveau projet de SDRIF.

- **Environnement** : ce tronçon menacerait d'**urbanisation massive des terres agricoles figurant parmi les plus fertiles de la planète**<sup>12</sup> et toute la biosphère associée. La ZPNAF n'y résisterait pas. Consommateur d'énergie, générateur d'étalement urbain, alimentant la spirale infernale des besoins de transports, **son bilan carbone serait très mauvais**.

Tous ces risques ont été exposés dans notre recours et auraient pu inciter le Conseil d'État à prononcer un jugement « en tant que » en désapprouvant le tronçon Saclay-Versailles sans remettre en cause toute la ligne. Mais rien n'y a fait, on ne retrouve aucune trace de ce tronçon inepte dans les conclusions du rapporteur public, pas davantage dans le jugement.

### **Conclusion**

L'argumentation des conclusions du rapporteur public est extrêmement sommaire et donne l'impression d'avoir été construite pour arriver au verdict préconçu du rejet de notre requête. Elle donne à penser que le rapporteur public se refuse à toute solution jurisprudentielle radicale concernant les DUP par crainte de menacer trop de projets, celui de la ligne 18 en particulier. Aussi, le rapporteur public se borne-t-il à rappeler les critères jurisprudentiels préexistants et à laisser entièrement dans l'ombre des pans entiers de notre recours, notamment celui des chiffrages truqués. Nous ne pouvons nous empêcher de soupçonner que notre mémoire en réplique, répondant au mémoire en défense de la SGP, n'ait été lu qu'en diagonale.

Tout cela n'a évidemment pas favorisé une décision audacieuse de la formation de jugement, qui a d'ailleurs repris l'ensemble de l'argumentation du rapporteur public, accordant une confiance aveugle aux dires de la SGP prétendant que la ligne 18 aboutirait à « *une création de valeur plus importante que prévue pour la collectivité publique* ». Ce jugement contraste singulièrement avec certaines décisions courageuses prises par le Conseil d'État en faveur de l'environnement et contre des positions de l'État.

Dans notre perception, l'État (au sens de sa structure technocratique) falsifie et maquille la réalité pour faire passer ses projets. Mais les véritables commanditaires et promoteurs de ces projets ne sont-ils pas à chercher parmi les élus territoriaux, « bâtisseurs » aux frais de l'État ? **La question mériterait une enquête journalistique approfondie.**

---

<sup>11</sup> Telle Bérangère Couillard, alors secrétaire d'État auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires chargée de l'écologie, lors d'une séance de questions orales au Sénat, le 25 octobre 2022, où elle répondait à une question posée par le sénateur Jacques Fernique ; cf. [https://videos.senat.fr/video.3052328\\_6357816576cac.seance-publique-du-25-octobre-2022-matin?timecode=8464000](https://videos.senat.fr/video.3052328_6357816576cac.seance-publique-du-25-octobre-2022-matin?timecode=8464000).

<sup>12</sup> Dixit François Ramade, professeur honoraire d'écologie à l'Université Paris-Saclay, [https://www.colos.info/images/doc/François-Ramade\\_plateau-Saclay-ligne-18.pdf](https://www.colos.info/images/doc/François-Ramade_plateau-Saclay-ligne-18.pdf)

## **Annexe – Extrait (pages 40-42) du mémoire en réplique du 21 mars 2022 pour FNE Île-de-France et consorts contre le décret modificatif concernant la ligne 18 de Grand Paris Express<sup>13</sup>.**

Les avantages pour chaque ligne étant obtenus par une ventilation des avantages calculés au niveau du GPE dans son ensemble selon un jeu de coefficients, il suffit de jouer sur ces coefficients pour augmenter les avantages des lignes encore contestées et diminuer ceux des lignes qui ne peuvent plus être remises en cause.

**En effet, c'est ce que révèle la comparaison des évaluations socio-économiques initiales et celles publiées par la SGP en 2021 (qui varient légèrement par rapport à celles de 2020) :**

### **Évolution de l'évaluation socio-économique des lignes du GPE**

valeurs en Md€2010

	ligne	15 Sud	16+	14 Sud	15 Ouest	18	17 Nord	15 Est	GPE
<b>Évaluation initiale</b>									
VAN		5,2	4,7	4,7	6,6	0,3	0,8	1,9	24,2
<b>Évaluation 2021</b>									
VAN		2,6	1,4	1,7	1,9	5,9	6,8	2,2	22,5
<b>Évolution</b>									
VAN 2021 - VAN initiale		-2,6	-3,3	-3,0	-4,7	5,6	6,0	0,3	-1,7
Variation VAN en %		-50%	-70%	-64%	-71%	1867%	750%	16%	-7%

Pour la décomposition des avantages et des coûts, voir **Production n° 20**, page 4<sup>14</sup>.

**Les bilans socio-économiques des lignes 18 (+1875 %), 17 Nord (+745 %) et 15 Est (+17 %) ont augmenté pendant que ceux des autres lignes ont diminué, les écarts étant spectaculaires. Pour la ligne 17 Nord, c'est encore plus étonnant que pour la ligne 18, sachant que, depuis son évaluation initiale, ses perspectives se sont sérieusement assombries du fait de l'abandon du mégaprojet EuropaCity et du déclin, sans doute durable, du trafic aérien.**

En définitive, comme cela a été déjà démontré, les évaluations socio-économiques des lignes du Grand Paris Express sont biaisées pour obtenir les résultats escomptés. Les hypothèses sont irréalistes et tendraient à exacerber les problèmes de l'Île-de-France : hyperconcentration des emplois, étalement urbain, ségrégation sociale, inégalités territoriales, congestion, pollution... contrairement aux intentions affichées. Dans le contexte de la création d'emploi, jamais on ne s'interroge sur leur adéquation avec les qualifications de la main d'œuvre locale. Celle-ci est simplement considérée comme une variable d'ajustement (cf. en ce sens, **Production n° 20** : A propos de l'utilité publique des lignes 18 et 17 Nord).

<sup>13</sup> Texte complet du mémoire en réplique : [https://fne-idf.fr/system/files/inline-files/Re%CC%81plique-recours-DUP-modificative-1-ligne18\\_21-3-2022.pdf](https://fne-idf.fr/system/files/inline-files/Re%CC%81plique-recours-DUP-modificative-1-ligne18_21-3-2022.pdf).

<sup>14</sup> Cette Production n° 20 correspond au document mis en ligne ici : <https://www.colos.info/images/doc/Utilite-publique-lignes-18&17N.pdf>.

Dans ces conditions, c'est à la faveur d'une erreur de qualification juridique des faits que le Premier Ministre a cru pouvoir adopter, dans le décret attaqué du 14 janvier 2021, une déclaration d'utilité publique modificative relative aux travaux nécessaires à la construction de la ligne 18 du Grand Paris Express.

**L'annulation est à tous égards certaine.**

**PAR CES MOTIFS,**

Et tous autres à produire, déduire ou suppléer, même d'office, les requérants concluent à ce qu'il plaise au Conseil d'État :

- **ANNULER**, le décret n° 2021-26 du 14 janvier 2021 modifiant le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017, publié au journal officiel de la République Française le 15 janvier 2021, déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris Express entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers et emportant de ce fait mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous, et ce, avec toutes conséquences de droit ;
- **ANNULER**, par voie de conséquence, le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 ;
- **METTRE A LA CHARGE** de l'État la somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative

**SCP Fabiani, Luc-Thaler, Pinatel**

**Avocat au Conseil d'État et à la Cour de Cassation**