

Paris, le 15 février 2023

**Inspection Générale des Finances**  
A l'attention de Madame Catherine SUEUR  
Cheffe du Service  
139 rue de Bercy  
Bâtiment Colbert – Pile 8  
75572 Paris Cedex 12

**Lettre RAR n°1A 198 877 8963 2**

**Objet : Rapport demandé par le Ministre Clément Beaune** lors des Assises pour le financement des transports en IDF organisées par le Conseil régional le 23 janvier 2023

Madame la Cheffe du service de l'IGF,

Quand chaque euro compte pour la collectivité dans son ensemble et pour chaque contributeur, un examen des choix d'investissement est nécessaire.

A la fin des Assises pour le financement des transports en IDF, Monsieur le ministre délégué aux transports, Clément Beaune, a annoncé qu'il avait le matin même commandé une mission d'expertise à votre service, l'inspection générale des finances, « *afin de mettre sur la table les chiffres exacts* ».

C'est dans ce cadre que nous nous adressons à vous afin de vous signaler quelques informations qui nous semblent erronées, sur la base d'un travail d'analyse fine de la situation et des besoins de transports en IDF.

En tant que membres d'organisations environnementales d'IDF, nous avons pu intervenir lors de ces assises pour contester la **pertinence des tronçons des lignes « 17 Nord » et « 18 Ouest » du Grand Paris Express**, par la remise d'un tract (en pièce jointe), et une intervention orale, à l'issue de la table ronde environnement en début d'après-midi.

Nos organisations remettent en question ces deux tronçons au regard des dépenses financières qu'ils entraînent face aux bénéfiques qui pourraient en être tirés pour la population et les collectivités. Nous attirons votre attention également sur les rapports de la Cour des comptes relatifs à ces tronçons, pour lesquels elle considère qu'ils ne pourront jamais être rentables, économiquement et socialement.

Mme Péresse, la Présidente de Région a répondu à cette intervention, mais avec des arguments que nous n'avons pas pu réfuter car le temps de parole était compté, d'où l'objet de cette lettre.

**Ligne 18**

Précisons que cette ligne traverse trois bassins territoriaux très différents : Orly, Massy (dont Saclay fait partie) et Saint-Quentin/Versailles. Ces trois territoires fonctionnent en autonomie, le bassin de Saint-Quentin/Versailles constituant un modèle de zone cohérente avec une proportion de 45 à 60 % des actifs-résidents habitant et travaillant dans leur bassin (voir carte en annexe).

**Les flux domicile-travail entre bassins sont 21 fois moins développés que les flux internes à chaque bassin** (voir graphique en annexe). Les liaisons lointaines s'effectuent en radiale (vers Paris) et sont couvertes par les transports existants (ligne B et C du RER, ligne N).

En conséquence, il n'y a pas de demande suffisante pour un transport lourd en rocade entre ces trois bassins.

En outre, le **tronçon ouest** de la ligne ne remplirait aucune fonction significative car il relierait les gares CEA Saint Aubin (Saclay, 91) et Saint Quentin-Est (Guyancourt, 78), soit la traversée d'environ 7 km d'espaces agricoles avec des petits villages, comme Villiers-le-Bâcle et Châteaufort.

Compte-tenu du caractère diffus de l'habitat, seule une offre de desserte de proximité avec des transports légers peut correspondre aux besoins de la population pour réduire l'usage de la voiture.

La présidente de région justifie le tronçon **ouest** de la ligne 18, au motif que son abandon entraînerait un manque d'attractivité des pôles scientifiques et technologiques Paris Saclay. Rappelons que la desserte de ce pôle scientifique par l'aéroport d'Orly, ainsi que sa connexion à Paris via le RER B sont d'ores et déjà assurés par le tronçon **est** de la ligne 18, actuellement en construction.

Les coûts d'exploitation de ce tronçon sous-fréquenté (à peine 2000 passagers/heure aux heures de pointe, soit le trafic d'une ligne de bus en site propre) ne pourraient être couverts qu'en augmentant considérablement sa clientèle grâce à une urbanisation massive du plateau agricole. Ce serait d'autant plus facile que l'absence d'arrêt sur la section de 7 km précitée – situation inédite pour une ligne de métro – inviterait à y rajouter des gares. La Zone de protection agricole, naturelle et forestière (ZPNAF) actuellement en vigueur sur le plateau de Saclay ne saurait résister à une telle pression foncière.

En 2017, lorsque les lignes 17 et 18 étaient dans le collimateur du gouvernement – en particulier de Mme Elisabeth Borne, alors ministre des transports –, le préfet de région de l'époque, Michel Cadot, a consulté la présidente de la région sur un éventuel report du tronçon ouest de la ligne 18. Dans sa réponse, cette dernière fait feu de tout bois pour défendre ce tronçon : transfert de technologie entre les pôles ouest et est du plateau, attractivité internationale de ces pôles, attractivité pour les chercheurs et les étudiants, et même la desserte des Jeux olympiques de 2024... Le collectif COLOS a minutieusement réfuté tous ses arguments<sup>1</sup>.

Ajoutons que la zone cohérente de Saint-Quentin-en-Yvelines/Versailles est un ensemble qui fonctionne de façon harmonieuse entre communes, ce qui est une rareté en IdF. Il serait tout à fait hasardeux de venir bousculer cette organisation territoriale heureuse par un transport de transit qui ne correspond nullement au besoin de cette zone cohérente.

A l'inverse, si le plateau de Saclay était urbanisé massivement, le risque serait très élevé qu'il devienne un territoire dissocié, l'habitant n'y travaillant pas et le travailleur n'y habitant pas.

## **Ligne 17 Nord**

Le **tronçon 17 Nord**, du Bourget-aéroport jusqu'au Mesnil Amelot, a été prévu principalement pour la desserte d'Europa City et du centre d'affaire du Triangle de Gonesse (48 % de la fréquentation prévisionnelle du tronçon) et de l'Aéroport de Roissy (en perspective du T 4). Tous ces projets ont été abandonnés en 2019-2020.

Sur ce tronçon, on compte 4 gares sans habitants dans un périmètre de 800 mètres (Triangle de Gonesse, Parc des expositions, Roissy aéroport CDG 2, Roissy aéroport CDG 4). Sans compter une 6<sup>e</sup> gare terminale desservant un village de 1068 habitants, le Mesnil-Amelot. Il est à souligner que les gares du Parc des expositions et de CDG 2 sont déjà assurées par le RER B.

Le pôle de Roissy, qui recrute sur un immense territoire couvrant 10 départements et 2 régions, (300 communes dans l'Oise, contre une centaine pour le Val d'Oise), ne crée plus d'emplois, même en période d'accroissement d'activité.

De 2008 à 2019 (avant la crise du COVID), pendant que le trafic aérien augmentait de 25 %, l'emploi diminuait de 20%. Actuellement, ce pôle n'emploie plus que 7 % de la main d'œuvre du Grand Roissy. En conséquence, il paraît difficile de poursuivre une politique d'aménagement du territoire et d'emploi basée sur un pôle qui a une utilité locale aussi faible.

---

<sup>1</sup> *Ligne 18 : la nocivité du tronçon Saclay-Versailles*, COLOS, novembre 2021, <http://www.colos.info/images/doc/Lettre-Pécresse-Cadot-commentée.pdf>.

En outre, la ligne 17 Nord serait en concurrence avec deux autres axes de transport lourd destinés à desservir l'aéroport de Roissy : CDG express et RER B. Trois lignes de trains pour un seul aéroport : cela n'existe nulle part ailleurs !

De plus, dès 2017, face à l'explosion du coût du projet du Grand Paris Express (de 19 milliards à 35 milliards), la Cour des comptes a préconisé la révision du calendrier et du périmètre. La révision du calendrier a été faite par le report des mises en service de 2024 à au-delà de 2030 pour plusieurs lignes, mais le périmètre reste inchangé et les coûts continuent à exploser.

**Nous souhaitons attirer particulièrement votre attention sur un fait qui nous interpelle :**

La valorisation, par la SGP, de la ligne 17 Nord au titre « Nouveaux emplois desservis » a bondi de **0,6 milliards d'euros en 2016 à 4,6 milliards en 2021** alors que les 2 projets-phares du Grand Roissy, Europa-City avec ses 31 millions de visiteurs annoncés et son centre d'affaire de 40 000 emplois, et l'extension de Roissy liée à Terminal 4, prévue pour 30 000 emplois, ont été, entre-temps, abandonnés.

De façon globale, le **Tableau comparatif des coûts et bénéfices des lignes 17 Nord et 18 Ouest par la SGP** en 2016 et 2019 (en milliards d'euros 2010) montre un même écart, sans aucune justification. (Voir Annexe 1).

**Pour plus d'information, voir l'annexe concernant la Ligne 17 N**

**En conclusion :**

Les assises du 23 janvier 2023 organisées par le Conseil régional ont rappelé que le financement des transports publics en IdF, pour la construction, la rénovation et surtout l'exploitation des lignes actuelles et futures du GPE, constitue un problème financier de première ampleur, et plus encore à l'avenir. La presse s'est fait l'écho ces derniers jours de l'interrogation de la présidente de région « *Avec quel argent exploiter les futures lignes ?* » [cf. Les Echos du 13 février 2023 ; Le Parisien du 14 février 2023].

Le déséquilibre du budget d'IDFM est de plus d'un milliard d'euros et les besoins, avec la mise en service de toutes les lignes du GPE devrait atteindre les 2,6 milliards vers 2030 !

D'où l'absolu impératif de la pertinence et de l'utilité de chaque nouveau tracé qui devrait répondre à des besoins réels de la population. Ce n'est pas le cas des lignes 17 Nord et 18 Ouest. Ces 2 lignes n'ont pas d'utilité économique et sociale et ne justifient pas les importants moyens investis en milliards d'euros. Elles seraient déficitaires en termes de fréquentation, inférieure aux 6 000 passagers aux heures de pointe considérés comme la jauge d'une fréquentation minimale pour une ligne de métro. Elles ne répondent pas aux critères de l'intérêt général qui doit prévaloir dans les choix d'une telle importance financière.

Monsieur le ministre Clément Beaune a dit que le financement des transports devait permettre de garder une capacité d'investissement sans pénaliser les usagers, que la fiscalité ne faisait pas tout car derrière la fiscalité il y a un contribuable et un contributeur. A deux reprises dans son intervention, il a affirmé qu'il fallait réfléchir sans tabou, mettre sur la table les chiffres exacts, actualisés, et en conséquence lister un certain nombre de pistes, fiscales ou autres.

C'est pourquoi nous vous demandons d'examiner de façon approfondie l'utilité de la construction de ces deux lignes, dont la fréquentation ne couvrirait absolument pas les coûts d'exploitation et vous demandons de faire (ou faire faire) une analyse socioéconomique réellement indépendante concernant les deux lignes 17 Nord et 18 Ouest, la SGP étant « juge et partie ».

Nous vous remercions par avance de l'intérêt que vous voudrez bien apporter à notre demande et vous prions de croire, Madame la Cheffe du Service, à l'assurance de notre meilleure considération.

**Pour les trois collectifs :**

**Bernard LOUP pour le CPTG** – Collectif pour le Triangle de Gonesse

<https://ouiauxterresdegonesse.fr/>

Contact : [ouiauxterresdegonesse@gmail.com](mailto:ouiauxterresdegonesse@gmail.com)

**Fabienne MEROLA** pour le Collectif CCL 18 – Sauvons les terres de Saclay

<https://nonalaligne18.fr/>

Contact : [fabienne.merola@gmail.com](mailto:fabienne.merola@gmail.com)

**Harm SMIT** – pour COLOS – COLlectif Oin Saclay

<https://www.colos.info/actualites>

Contact : [contact@colos.info](mailto:contact@colos.info)

## **ANNEXES**

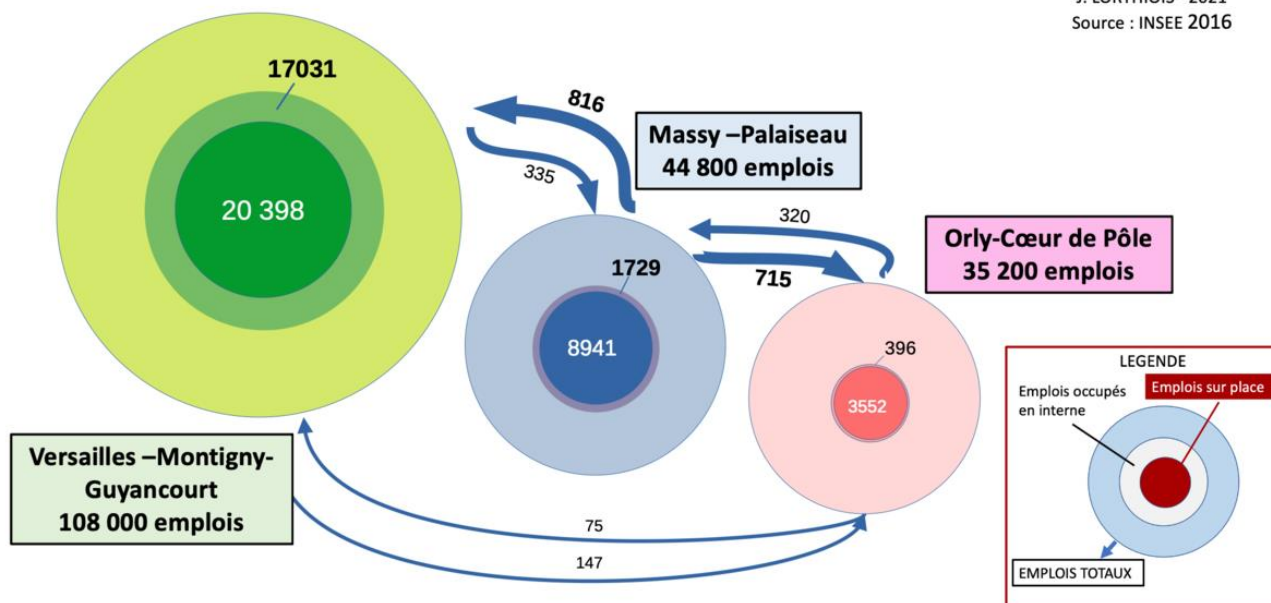
- ❖ **Annexe 1** - Tableau comparatif des coûts et bénéfices des lignes 17 Nord et 18 Ouest par la SGP en 2016 et en 2019 (en milliards d'euros 2010).
- ❖ **Annexe 2 - Ligne 17 Nord**
  - A quoi sert la ligne 17 Nord
  - Où travaillent les actifs du Grand Roissy
  - Les densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)
- ❖ **Annexe 3 - Ligne 18 Ouest**
  - Faiblesse des flux domicile-travail entre les bassins traversés par la ligne 18
  - Zone cohérente de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines

## Annexe pour la Ligne 18 Ouest

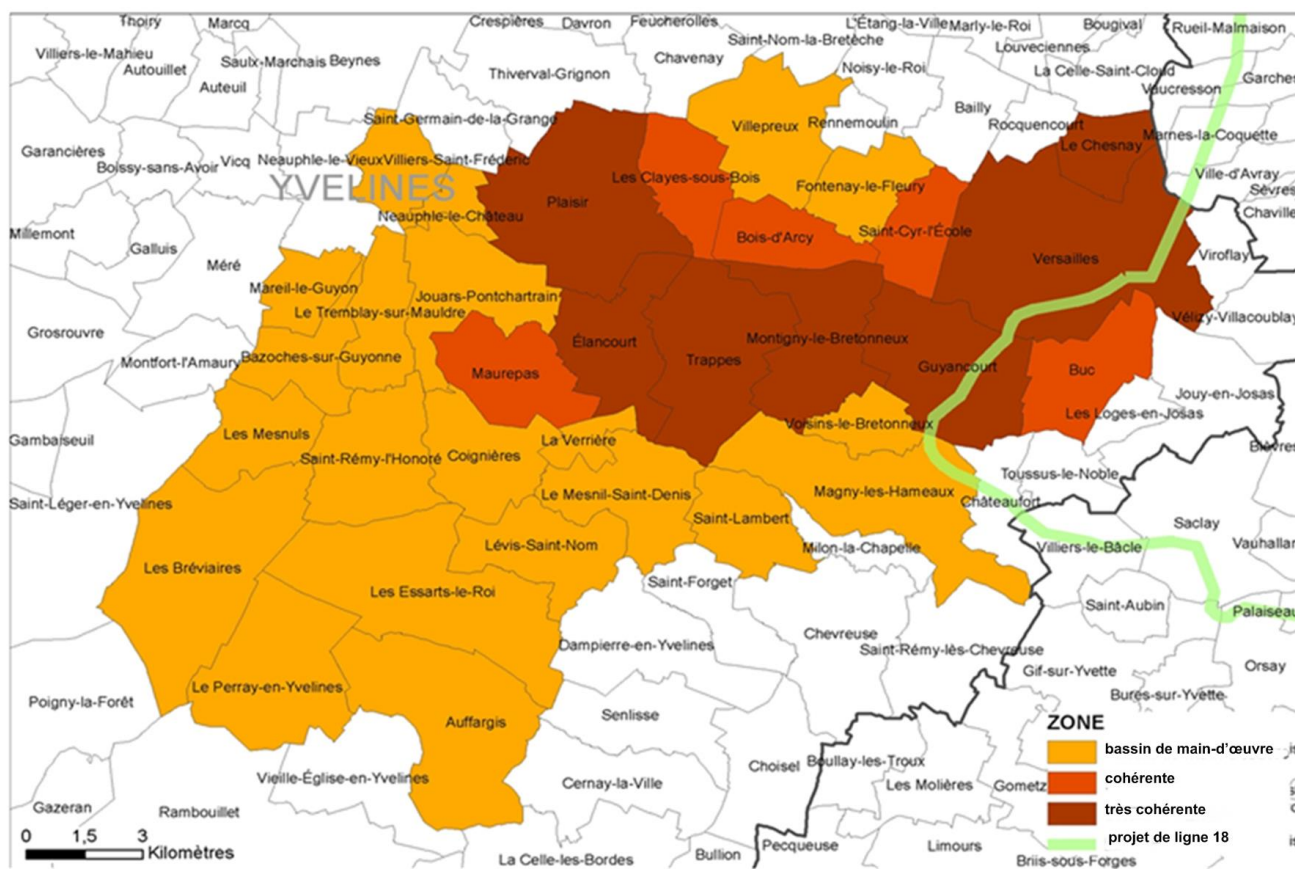
### Faiblesse des flux domicile-travail entre les bassins traversés par la ligne 18

Où travaillent les actifs des 3 pôles qui seraient desservis par la ligne 18 ?

J. LORTHIOIS – 2021  
Source : INSEE 2016



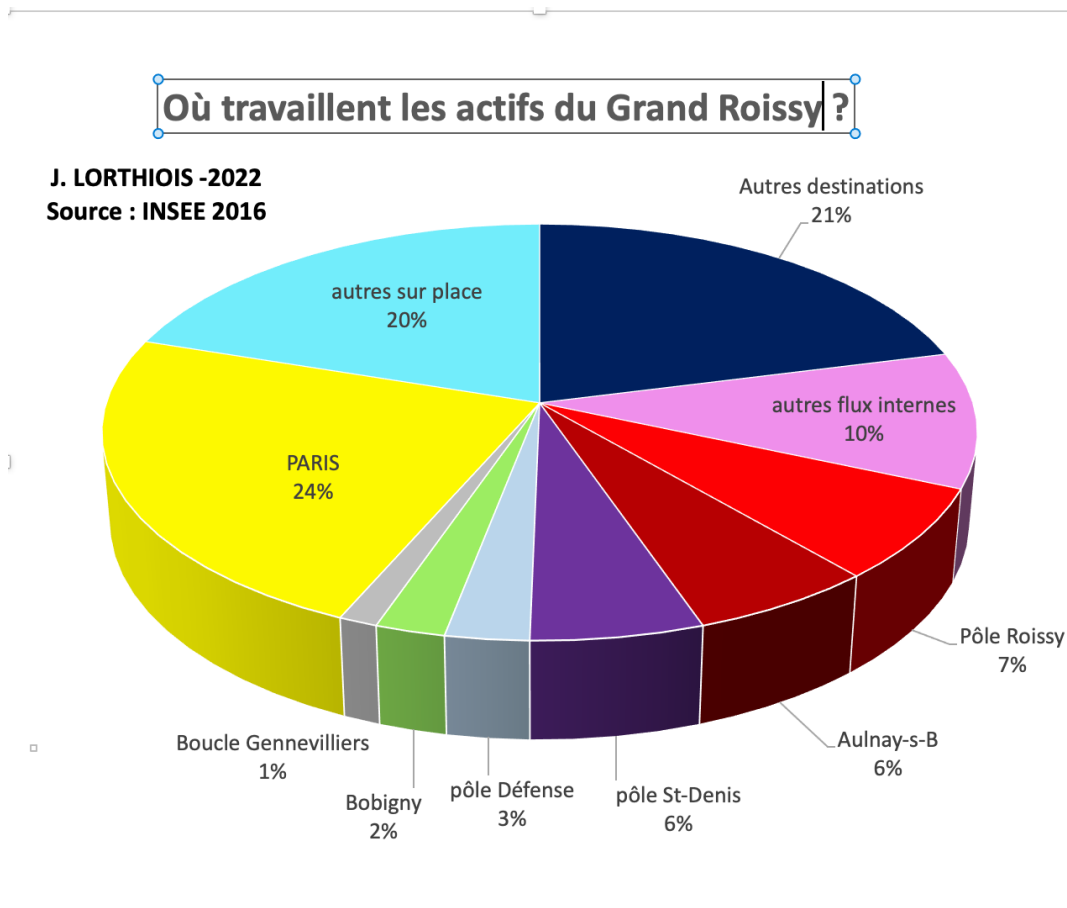
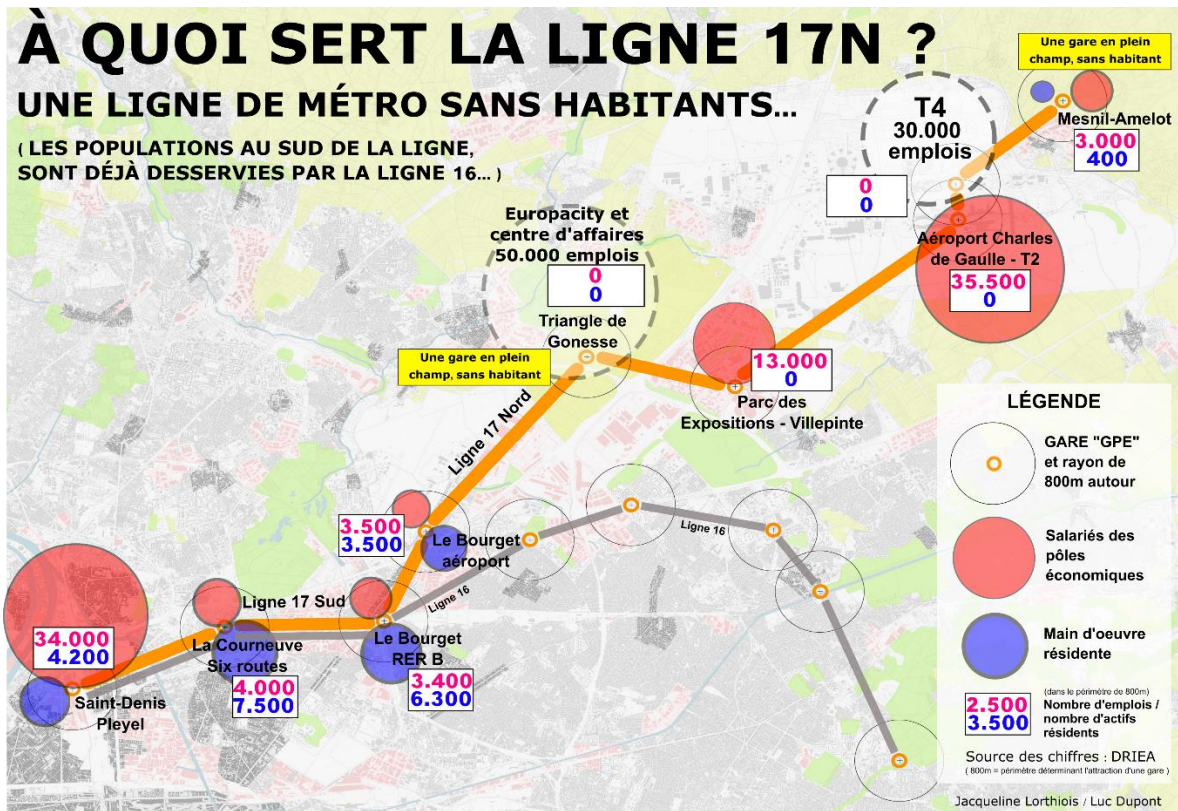
### Zone cohérente de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines



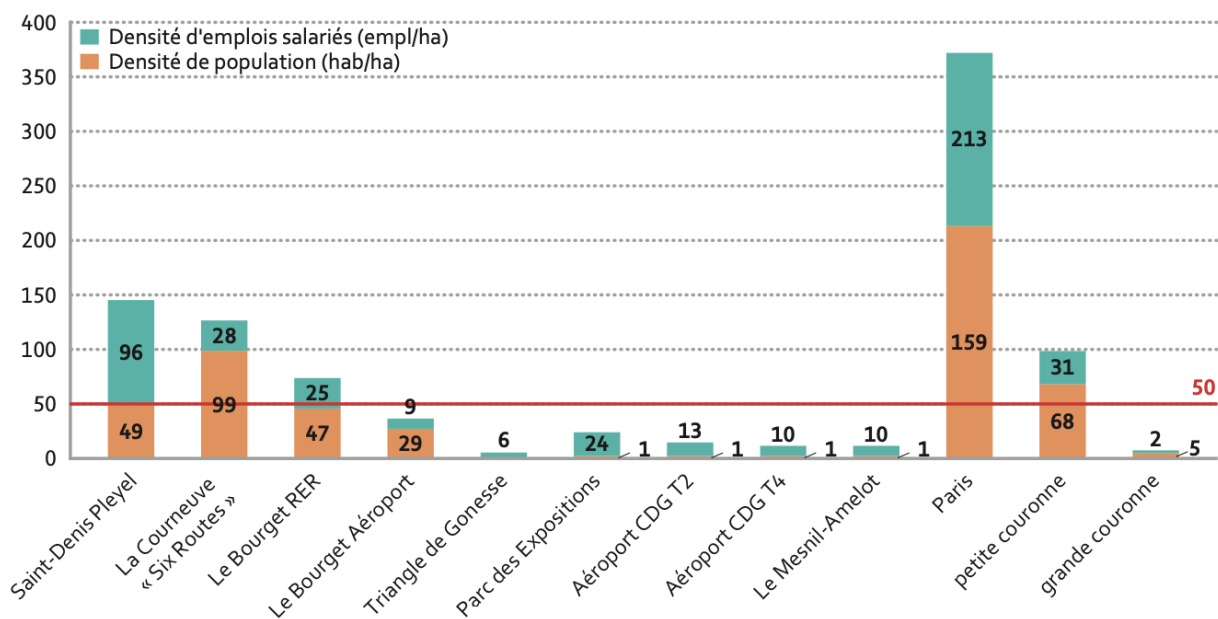
### Zone cohérente de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines

© J. Lorthiois, source INSEE 2013

## Annexe pour la ligne 17 NORD



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



Source : Insee CLAP 2012 et fichier fiscal 2010

Le tableau suivant compare les coûts et bénéfices des lignes 17 Nord et 18 retenus par la SGP en 2016 et en 2021 (en milliards d'euros 2010).

Ligne	Bénéfices conventionnels	Bénéfices élargis	Bénéfices totaux	Coût	Bénéfice net
<b>Évaluations de 2016</b>					
17 Nord	2,1	0,9	3,0	2,2	0,8
18	1,8	1,4	3,2	2,9	0,3
<b>Évaluations de 2021</b>					
17 Nord	2,2	6,9	9,2	2,4	6,8
18	3,3	6,7	10,0	4,1	5,9
<b>Rapport évaluations 2021 / évaluations 2016</b>					
17 Nord	1,06	7,72	3,06	1,09	8,45
18	1,85	4,76	3,13	1,40	19,75

© COLOS, source des données : SGP