



Intervention du Collectif Contre la Ligne 18 et des occupants du camp de Zaclay

Monsieur le Maire, Mmes et Messieurs les Conseillers Municipaux,

Tout au long de sa conception, le projet de construction d'une ligne de métro à travers le plateau de Saclay a été mené dans le mépris complet des riverains et des agriculteurs concernés :

- D'abord on leur a promis que ce métro serait enterré
- Puis finalement, pour des raisons d'économies financières, le métro s'est retrouvé en viaduc.
- A nouveau pour des économies de bout de chandelle, ce métro est à présent prévu au sol, fragmentant le territoire et créant de graves problèmes pour la vie agricole, l'environnement et la biodiversité

S'élançant sur près de 10km sans arrêt entre Saclay et Saint Quentin Est, ce métro circulerait à plus de 100km/h à proximité des habitations de Villiers le Bâcle, générant des pollutions sonores et lumineuses, gâchant le paysage et condamnant à terme l'atmosphère de ruralité du village, tant appréciée de ses habitants.

De plus, nous savons tous que ce métro serait un vecteur irrésistible d'urbanisation de l'ensemble du plateau. Pour celles et ceux qui en douteraient encore, la contre-expertise du bilan socio-économique produit par la Société du Grand Paris elle-même le montre et le dit sans ambiguïté [1]:

"Il paraît clair que les bénéfices attendus [de la ligne 18]... ne seront au rendez-vous que si le plateau de Saclay offre rapidement la forte densité espérée"

Dans le contexte de crise environnementale, alimentaire et énergétique qui s'annonce, les terres du plateau de Saclay seront pourtant un atout précieux, et même vital, pour la population locale, mais aussi à l'échelle de toute l'IDF :

- par leurs services nourriciers, (notamment pour l'approvisionnement de nos AMAPs, de nos épiceries locales, de nos cantines et restaurants collectifs),
- par leur fonctions écosystémiques (régulations thermique et hydrique, captation de carbone)
- par leur potentiel de développement socio-économique, dans un contexte de transition écologique (notamment grâce aux emplois non délocalisables liés aux filières de transformation et de distribution des productions agricoles)

Ces terres nourricières ne méritent pourtant visiblement pas les mêmes égards que le Golf National de St Quentin en Yvelines, sous lequel le métro devrait passer en souterrain.

La Société du Grand Paris ne s'est même pas sentie contrainte par les exigences de la dernière commission d'enquête publique, qui assortissait son dernier avis de recommandations pressantes concernant la stricte préservation de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière d'une part, et le passage en tranchée ouverte au moins sur la zone la plus problématique des Graviers [2].

Aux termes de longues discussions avec les agriculteurs, que l'on n'ose qualifier de "négociations", la Société du Grand Paris réalisera son projet comme elle l'entend, et installera ses chantiers là où cela lui convient, y compris en ZPNAF. Qu'on se le dise.

Comment ne pas être scandalisé par un tel mépris, de la part d'une officine qui semble n'avoir de comptes à rendre à aucun citoyen, alors qu'en pleine crise économique et sociale, elle finance ses travaux en contractant des dettes publiques par milliards. Les frais financiers liés à la dette du Grand Paris Express étaient ainsi estimés en 2018 par la Cour des Comptes à 134 Mds€, un chiffre qui va très certainement s'aggraver, compte tenu des effets conjugués de l'inflation et de la récession [3].

On en a à présent la certitude : si cette ligne de métro voit le jour, les habitants de Villiers le Bâcle en subiront toutes les nuisances, tant dans la phase chantier que dans la phase d'exploitation, sans en tirer de bénéfice substantiel.

Pourtant, cette ligne de métro ne peut même pas être considérée d'intérêt général :

- il est clairement établi qu'elle ne répond pas à l'essentiel des besoins de desserte du campus Paris Saclay et qu'elle ne réduira pas le trafic routier [4].
- avec un coût de 4,5 Mds€ et une fréquentation prévue extrêmement faible, particulièrement entre Saclay et Versailles [5], elle sera un investissement ruineux à la construction comme à l'exploitation.
- on ne compte plus les études critiques d'experts des transports, d'urbanistes et de socio-économistes montrant les coûts, les aberrations et les effets néfastes prévisibles de cette infrastructure [6].
- une majorité écrasante d'habitants s'est exprimée contre ce projet à toutes les enquêtes publiques.

Devant ce déni de démocratie, et face à la surdité des autorités, un collectif de personnes engagées s'est installé sur les terres de Villiers. Depuis maintenant un an, sur le camp de Zaclay, des militants campent jour et nuit et par tous les temps, pour alerter et remobiliser les populations. Ils ont essuyé des tempêtes et des trombes d'eau, vécu dans la boue, tracté, défilé, organisé des débats et des réunions publiques, alerté la presse locale et nationale. Ce lieu, unique en IDF, s'est avéré un outil essentiel pour donner de la visibilité à la catastrophe

en cours et ce jusqu'à l'échelle nationale. Nous en priver reviendrait à affaiblir considérablement notre action d'information et de mobilisation.

Grâce à leurs actions, et prenant enfin la mesure du désastre à venir, des élus et personnalités politiques locales et nationales se sont exprimés récemment pour l'abandon de cette ligne. C'est une première.

Alors qu'un recours juridique majeur est toujours examiné par le Conseil d'Etat, et sachant que la livraison du tronçon ouest de la ligne 18 entre Saclay et Versailles n'est prévue qu'après 2030, il est encore possible d'amener nos politiques à prendre les bonnes décisions pour sauver le plateau de Saclay.

Il est temps que les habitants et les élus de Villiers se remobilisent à leur tour pour défendre leur territoire, leur qualité de vie et l'avenir de leurs enfants.

Références et liens de téléchargement

[1] **Avis du Secrétariat Général pour l'Investissement.** Contre-Expertise du bilan socio-économique de la Ligne 18 (2020)

[https://www.enquetes-publiques.com/docs/EP20111/Avis%20du%20Secr%C3%A9tariat%20G%C3%A9n%C3%A9ral%20Pour%20l'Investissement%20\(SGPI\).pdf](https://www.enquetes-publiques.com/docs/EP20111/Avis%20du%20Secr%C3%A9tariat%20G%C3%A9n%C3%A9ral%20Pour%20l'Investissement%20(SGPI).pdf)

Plus loin, les mêmes experts recommandent de "*renforcer les concertations avec les différents acteurs afin [] de garantir à moyen terme la densification tout au long de cet axe*"

Dans ce rapport édifiant, où il est admis que « le projet de ligne 18 entraînera une forte consommation d'espaces ruraux », on cherchera en vain la moindre prise en compte socio-économique de l'agriculture ou de la ZPNAF.

Ce document, crucial pour comprendre la logique économique de la ligne 18, conçue comme un vecteur d'urbanisation à venir et non comme une réponse raisonnée à des besoins de transport, a fort opportunément été "soustrait" du dossier d'enquête publique de 2020. Sur la base de ce grave défaut d'information du public, un recours juridique a été déposé par 8 associations regroupées autour de FNE Ile-de-France, qui est toujours examiné à ce jour par le Conseil d'Etat.

[2] **Avis et conclusions de la Commission d'Enquête.** DUP modificative Ligne 18 (2021)

https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/87795/564358/file/2021-10-12_Conclusions_L18DUPmodif2.pdf

[3] **Rapport de la Cour des Comptes "La Société du Grand Paris"** (2018)

https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-01/20170117-rapport-societe-grand-Paris_1.pdf

[4] **Lettre ouverte signée par près de 300 académiques** et 100 personnalités locales, sur les besoins de transports du campus Paris Saclay (2021)

http://s396981838.onlinehome.fr/Ligne_18_Paris_Saclay_lettre_ouverte.pdf

[5] **Etude de la DRIEAT**. "Modélisation des déplacements en IDF avec Modus 3.1. Scénario prospectif et résultats à l'horizon 2030" (2021)

https://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/modelisation_des_deplacements_en_idf_avec_modus_3.1.pdf

[6] Pour une compilation de différents avis d'experts émis au fil des années, et des éléments techniques et socio-économiques plus détaillés, voir notre **Dossier de presse** conjoint avec le Collectif Pour le Triangle de Gonesse (8 avril 2022).

https://ouiauxterresdegonesse.fr/wp-content/uploads/2022/04/2022-04-08_Dossier-de-presse_8-avril.pdf

Contact : cessezlaligne18@riseup.net

<https://nonalaligne18.fr>

Ce document peut être téléchargé sous forme numérique au lien suivant :

<https://cryptpad.fr/file/#/2/file/AS9ICSN9ZDy7VdyA2uqJnnsu/>