

2022-06-10 Communiqué de Presse

CCL18-COLOS-SQY'Pousse

Beaux discours et diversion sont les mamelles du bétonnage

Tout au long de sa conception, et en dépit de très beaux discours officiels, **le projet d'aménagement du plateau de Saclay a été mené par les pouvoirs publics dans le mépris complet de sa vocation agricole** et de la valeur agronomique inestimable de ses terres.

Tout au long de sa conception, **les acteurs institutionnels du territoire**, élus, politiques, certains représentants associatifs majeurs comme Terre et Cité, ou grands exploitants agricoles du plateau, ont voulu (ou fait mine de) croire qu'il n'en était pas ainsi, et ont cherché à amender des projets d'urbanisation délirants en étant **"force constructive de proposition"**, multipliant les reculs et les compromis. Leurs motivations sont louables : il s'agissait de "sauver ce qui peut l'être", dans un contexte où tout débat démocratique est systématiquement étouffé par "l'Intérêt National".

Aujourd'hui, ils peuvent, comme tous les citoyens, faire **le constat d'un échec profond** : alors que la crise climatique s'accélère et que se matérialisent sous nos yeux les pires scénarios des scientifiques, l'Etat et son bras armé, la Société du Grand Paris, s'apprentent à livrer ce qu'il reste du plateau de Saclay aux spéculateurs et aux multinationales du BTP. Un élément majeur de la résilience alimentaire et écologique en Ile-de-France serait ainsi prochainement sacrifié.

Le coup de grâce viendrait de la ligne 18, métro en plein champs ne répondant nullement aux problématiques de mobilités locales [1], gouffre financier annoncé [2], qui, après la décision récente de sa mise au sol [3], balafre irrémédiablement les terres prétendument "sanctuarisées" de la ZPNAF [4]. Les agriculteurs ont fait le calcul : avec cette mise au sol, ce sont **80 hectares supplémentaires de surfaces agricoles, s'ajoutant à celles déjà expropriées, qui seraient perdues** pour la viabilité de leurs exploitations, car rendues pratiquement inaccessibles.

Mais aujourd'hui, **un minimum de lucidité s'impose** : le problème va bien au-delà de ces 80 hectares à nouveau perdus, avant les suivants qui ne sauraient tarder (projets déjà actés d'urbanisation à Saclay, Guyancourt, Corbeville...). Il n'est plus possible d'ignorer que **c'est le modèle socio-économique de la ligne 18 lui-même qui en fait un vecteur d'urbanisation terminal de l'ensemble du plateau**. La publication de la contre-expertise du Secrétariat Général Pour l'Investissement le montre sans ambiguïté [5]: *"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"*. C'est donc à la construction même de ce métro qu'il faut s'opposer, avec la plus grande énergie.

Pourtant, **s'obstinant dans leur stratégie perdante du "compromis constructif"**, quelques maires du plateau de Saclay font preuve d'une naïveté sidérante : ils pensent pouvoir sauver l'agriculture grâce à un métro en tranchée semi-couverte. C'est l'affaire de quelques dizaines de millions d'euros, une misère au regard du coût total du projet. On hésite à qualifier une telle persévérance dans l'erreur : candeur ? gesticulation ? diversion ? Si nos gouvernants sont déterminés à mener leur projet climaticide et écocide jusqu'au bout, il leur sera facile de saisir cette magnifique opportunité de se refaire une vertu, en mettant sur la table les quelques miettes financières réclamées.

Mais, déterminés, le seront-ils ? **Les nuages s'amoncellent sur le Grand Paris Express**. Alors qu'en 2018 déjà la Cour des comptes alertait sur le risque de dette perpétuelle lié à ce chantier pharaonique, les coûts du projet ont depuis continué d'exploser [6], tandis que les conditions socio-économiques (inflation, récession) se sont fortement dégradées. Plus grave encore : il devient évident que **les projections démographiques censées justifier la pertinence du Grand Paris Express ne seront pas au rendez-vous** [7].

La seule façon de redonner une viabilité économique à ce projet, c'est d'en réduire le périmètre en renonçant à ses deux lignes en plein champs 17 nord et 18 ouest, encore à construire, dont de nombreux experts s'accordent à reconnaître l'inutilité et la nocivité [8]. N'oublions pas qu'il existe des alternatives sérieuses, crédibles, y compris économiquement, à ces projets.

Y-a-t-il dans ce pays des décideurs enfin soucieux de l'intérêt général et capables de prendre des décisions courageuses ?

La Ligne 18 : c'est NON, un point c'est tout !

Références

[1] Avec une charge maximum d'environ environ 2000 passagers/h à l'heure de pointe du matin, les études de fréquentation montrent d'une part qu'il n'y a aucun besoin d'un métro lourd pour assurer la liaison Saclay-Guyancourt-Versailles, et que d'autre part cette ligne est si peu adaptée aux besoins qu'on n'attend aucun report du trafic routier (moins de 1%).

DRIEAT Ile-de-France. Mars 2021. *Modélisation des déplacements en Île-de-France avec MODUS 3.1*

<https://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/modelisation-des-deplacements-en-ile-de-france-a5918.html>

Voir aussi les nombreuses études fouillées produites par le collectif d'associations COLOS

<http://www.colos.info/actualites/grand-paris/140-ligne-18-la-nocivite-du-troncon-saclay-versailles>

<http://www.colos.info/actualites/grand-paris/149-lignes-18-et-17-nord-1-utilite-publique-factice>

<http://www.colos.info/actualites/grand-paris/151-ligne-18-le-mythe-du-metro-qui-va-faire-gagner-du-temps>

<http://www.colos.info/actualites/grand-paris/152-propositions-a-la-cour-des-comptes-audit-des-evaluations-du-gpe>

[2] Coût de construction la ligne 18 actualisé en 2020 : 4,46 Mds€ (données SGP). De plus, la ligne fortement sous fréquentée pèsera lourdement dans les coûts d'exploitation du réseau francilien, dont personne ne sait aujourd'hui comment ils pourront être financés : faudra-t-il augmenter le prix du Pass Navigo ? Ou bien appliquer une tarification spéciale à ce tronçon, qui réduira encore son attractivité pour les usagers ? Veut-on rééditer à grande échelle l'échec d'Orlyval ?

[3] Décret modificatif signé le 30 mars 2022 par le Premier ministre.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045442771>

[4] Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière.

<https://epa-paris-saclay.fr/le-territoire/tout-savoir-sur-la-zpna/>

[5] Contre-Expertise du Dossier d'Evaluation Socio-Economique de la Ligne 18. Secrétariat Général Pour l'Investissement. Février 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)

[6] Nous en sommes à 42 Mds€ et de nouveaux surcoûts sont annoncés. Les frais financiers liés à la dette du Grand Paris Express étaient estimés en 2018 à 134 Mds€.

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

[7] Pour que l'ensemble des programmes immobiliers du Grand Paris se justifient, la population de l'Ile-de-France devrait connaître dans la prochaine décennie une augmentation équivalente à celle qui s'est produite dans les 50 années passées, alors qu'elle stagne déjà depuis plusieurs années.

Dumont & Paponnaud 2021 « *Repenser l'aménagement du territoire après la pandémie Covid-19. L'exemple du Grand Paris Express (GPE) et de ses projets d'urbanisme* », Les Analyses de Population & Avenir, 2021/3 (N° 33), p. 1-31. DOI : 10.3917/lap.033.0001

<https://www.cairn.info/revue-analyses-de-population-et-avenir-2021-3-page-1.html>

[8] Conférence et dossier de presse du 8 avril 2022. "Les lignes 17 et 18 du Grand Paris Express dans le Triangle de Gonesse et sur le Plateau de Saclay : un scandale financier d'envergure nationale, un pas vers l'insécurité alimentaire et un crime climatique". Collectif pour le Triangle de Gonesse, Collectif Contre la Ligne 18 et FNE.

https://nonalaligne18.fr/wp-content/uploads/2022/05/2022-04-08_Dossier-de-presse_8-avril.pdf

Contacts :

Collectif Contre la Ligne 18 CCL18

<https://nonalaligne18.fr/>

Collectif OIN Saclay COLOS (120 associations)

<http://www.colos.info/>

Collectif SQY'Pousse (32 associations)

<http://sqypousse.fr/>