



**Communiqué de presse du 9/09/2022**

## **Les lanceurs d’alerte réclament un moratoire sur les lignes 17 et 18 du Grand Paris Express**

### **Un patrimoine exceptionnel de terres agricoles menacé en Île-de-France**

**Le vendredi 16 septembre de 18h à 22h30 à Paris 11e, les collectifs mobilisés pour la sauvegarde des terres agricoles d’Île-de-France organisent une soirée d’information et de débats, suivie d’un concert de soutien, pour demander un moratoire sur les lignes 17 Nord et 18 Ouest du Grand Paris Express.**

Ces deux lignes de métro automatique, considérées depuis le début comme les maillons faibles du projet de transport métropolitain en raison de la médiocrité du trafic prévu, menacent de destruction plusieurs milliers d’hectares de terres arables sur le Triangle de Gonesse, au nord, et sur le plateau de Saclay, au sud-ouest de Paris.

« Alors que la France subit des canicules à répétition et que le prix des denrées alimentaires explose, décider, avec de l’argent public, de détruire des terres agricoles extrêmement fertiles est complètement irresponsable », déclare Fabienne Mérola, porte-parole du Collectif Contre la Ligne 18. « Il est tout à fait possible de desservir le plateau de Saclay sans détruire ces terres, mieux et à un coût bien moindre : entre Saclay et Versailles les fréquentations attendues les fréquentations attendues et les besoins en desserte fine, relèvent de services de bus renforcés et de mobilités douces, et non pas d’un métro de transit lourd», précise-t-elle.

En effet, à l’époque où la transition énergétique est clairement une ardente nécessité, le développement de liaisons de proximité à faible consommation énergétique doit primer sur la multiplication des infrastructures de transit énergivores, surtout en territoire périurbain.

Le budget cumulé de la ligne 17 Nord (du Bourget au Mesnil-Amelot en passant par l’aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle) et de la ligne 18 Ouest (de Saclay à Versailles) est estimé à 4,1 milliards d’euros.

Le coût du Grand Paris Express a explosé : on évoque désormais un montant global de 60 milliards, trois fois l’estimation initiale. Son mode de financement a été jugé risqué par la Cour des comptes. Cette dérive risque de se poursuivre encore. En outre, nul ne sait comment on pourra en financer l’exploitation. Les moyens financiers n’étant pas illimités, il faut les affecter en priorité à l’amélioration des transports existants et éviter le gaspillage destiné à des lignes de métro inutiles.

En construisant ces lignes au milieu des champs, on peut être certain que les zones agricoles traversées seraient urbanisées sous la pression immobilière : la rentabilité passerait avant la préservation de l’environnement et le maintien de l’agriculture.

Ces lignes sont promues par la Société du Grand Paris qui est à la fois juge et partie : elle a tout intérêt à les déclarer « rentables » puisqu’elle en a la maîtrise d’ouvrage. Plusieurs experts indépendants insistent sur le décalage entre la taille de telles infrastructures et la demande réelle des populations et ont mis à jour les truquages des chiffres par la Société

du Grand Paris. Sur le plateau de Saclay, où le métro annoncé par le gouvernement détruirait 2300 hectares de terres agricoles, les rames véhiculeraient seulement 2000 passagers à l'heure de pointe et serait sans arrêt sur plus de sept kilomètres, situation inédite pour un métro.

Sur le Triangle de Gonesse, l'abandon en 2019 du projet de méga-centre commercial et de loisirs EuropaCity et de son centre d'affaires, puis du terminal T4 de l'aéroport de Roissy laissaient espérer que les terres de Gonesse seraient épargnées par les bulldozers et tunneliers. Mais le gouvernement a annoncé depuis vouloir y construire une cité scolaire internationale de 2100 élèves avec internat dans une zone interdite à l'habitat permanent, en raison des deux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des aéroports du Bourget et de Roissy.

« Construire un établissement scolaire sous le bruit des avions et loin des habitations, c'est une décision incompréhensible », déclare Bernard Loup, président du Collectif pour le Triangle de Gonesse. « C'est prendre les jeunes en otage pour justifier une gare en plein champ. Il faut remettre à plat l'ensemble du projet pour prendre en compte la nouvelle donne climatique : on ne peut plus urbaniser des terres agricoles alors qu'il est tout à fait possible de construire cet équipement au cœur des villes. »

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) et le Collectif contre la ligne 18 (CCL18) et leurs soutiens, parmi lesquels l'on compte Greenpeace, Agir pour l'Environnement, FNE, Les Amis de la Terre, MNLE, Terre de Liens, le réseau Biocoop, le réseau des Amap, la Confédération Paysanne, Attac, Alternatiba, les syndicats CGT et Solidaires... insistent sur les nombreux services écosystémiques des sols situés en périphérie urbaine.

Outre leur rôle nourricier, les terres de Saclay et de Gonesse offrent un potentiel important de stockage de carbone. Elles absorbent aussi l'eau, réduisent le ruissellement et les risques d'inondation. Enfin, elles jouent un rôle important dans la régulation du microclimat de la région parisienne, touchée de plus en plus fréquemment par le phénomène des îlots de chaleur urbains en raison de la très forte artificialisation de ses sols. Des coûts d'investissement qui explosent et qui pèseront lourdement sur l'ensemble des contribuables français, un étalement urbain et une destruction de terres agricoles du Triangle de Gonesse et du Plateau de Saclay qui aggraveraient les pollutions et l'insécurité alimentaire pour des millions de Franciliens, les lignes 17 et 18, conçues voilà maintenant quinze ans, avant l'abandon d'EuropaCity et l'avènement des crises alimentaires, apparaissent comme le maillon faible du réseau du Grand Paris Express.

Des voix de plus en plus nombreuses s'élèvent pour l'abandon de ces tronçons et de leurs gares en plein champ : des pétitions d'habitants de banlieue, indignés des retards dus au mauvais état du réseau existant, commencent à circuler. Les experts pointent la nécessité de réorienter l'effort public vers la création de dessertes plus légères, réellement adaptées aux besoins des usagers, et compatibles avec la nécessité de protéger des écosystèmes fragilisés par le changement climatique.

**Rejoignez-nous le 16 septembre à partir de 18h**  
**Salle Olympe de Gouges, 15 rue Merlin 75011 PARIS**  
***Soirée animée par Hervé Kempf***

### **Programme**

18h - Accueil  
18h30 - Discours de François Vauglin, maire du 11<sup>e</sup> arrondissement de Paris  
18h45 - Table ronde "Transports du Grand Paris"  
19h45 - Table ronde "Agriculture et alimentation en Île-de-France"  
21h - Concert de soutien

**Événement co-organisé avec le Collectif pour le Triangle de Gonesse**  
**Tous les détails à retrouver sur [Facebook](#)**