



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

***Dossier de presse
8 avril 2022***



Vue d'une partie du Triangle de Gonesse

SOMMAIRE	2
-----------------------	---

Communiqué de presse du 7 avril 2022

1. Décryptage des effets des lignes 17 et 18	4
Le Grand Paris Express : un projet dépassé et basé sur des chiffrages irréalistes	4
Des lignes déconnectées des vrais besoins et facteurs d'étalement urbain.....	6
Un gouffre financier annoncé.....	7
Un scandale climatique et environnemental (à compléter)	9
Sécurité alimentaire (à compléter)	10
2. Le Triangle de Gonesse	12
Une gare inutile pour les habitants	13
La galère des transports	14
Urbaniser, coûte que coûte ?	14
Un marathon juridique.....	14
Des terres nourricières, des emplois non délocalisables	16
.3 Le plateau de Saclay et la ligne 18	18
Des terres fertiles exceptionnelles, en transition vers le bio et les circuits courts	18
Le campus Paris Saclay, une destruction de terres agricoles sans précédent.....	18
La ZPNAF, une protection illusoire	19
Le projet de ligne 18, un désastre écologique, économique et démocratique	20
Un métro inadapté aux besoins, et qui ne réduira pas le trafic routier	22
Un choix qui retarde la mise en place des vraies solutions de transports	22
Une gabegie financière à peine voilée.....	23
Un déni sans fin de démocratie et de justice	23



Communiqué de presse du 7 avril 2022

Lignes 17 et 18 du Grand Paris Express, arrêtons les dégâts !

Derrière les effets d'annonce du quinquennat Macron se cachent des décisions aux antipodes des engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique : alors que le chef de l'Etat a annoncé fin 2019 l'abandon du méga-complexe EuropaCity, puis fait adopter en 2021 une loi visant à ralentir l'artificialisation des terres, la réalité est tout autre pour l'Île-de-France et ses 12 millions d'habitants.

Ainsi le maintien des lignes 17 et 18 du Grand Paris Express aurait des conséquences désastreuses sur les plans économique, social et environnemental. Un endettement galopant, l'aggravation des pollutions et la destruction de terres agricoles fertiles dans un climat d'insécurité alimentaire mondiale, sont un scandale d'envergure nationale.

Ce dossier de presse vous invite à un décryptage des effets sur le Triangle de Gonesse et le plateau de Saclay des lignes 17 et 18 du Grand Paris Express, que le gouvernement et la présidente de la région Île-de-France s'entêtent à vouloir maintenir, alors qu'elles ne répondent plus à aucun critère tangible d'intérêt général.

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse, le Collectif contre la ligne 18 et les juristes de France Nature Environnement vous invitent à un point presse

**Le vendredi 8 avril 2022, de 11 h à 12 h 30
38, rue Saint-Sabin, Paris 11e
métro : Chemin Vert ou Bastille
dans les locaux de la fondation Charles Leopold Mayer –
Fondation pour le progrès de l'Homme**

(Il sera également possible de participer au point presse en ligne) :

<https://us06web.zoom.us/j/82780024798?pwd=ZkpKSDVvTHViNGJVd1dDZFZ6dG5Xdz09>

Contacts :

CPTG – Collectif pour le Triangle de Gonesse : Bernard LOUP – 06 76 90 11 62

CCL 18 -Collectif Contre la Ligne 18 et l'Artificialisation des Terres : Fabienne MEROLA : 06 74 53 04 75

FNE IDF – France Nature Environnement IDF : Maxime COLIN – 07 70 02 54 60

Voir la pétition de FNE IDF :

<https://agir.greenvoice.fr/petitions/sanctuarisons-les-terres-agricoles-disons-stop-au-beton>

1. Décryptage des effets des lignes 17 et 18

Le Grand Paris Express : un projet dépassé et basé sur des chiffrages irréalistes

Conçu au début des années 2000, lancé en 2006 par Nicolas Sarkozy inspiré par Christian Blanc dans une course au gigantisme avec d'autres "villes-monde", le projet du Grand Paris et son projet de métro, le Grand Paris Express (GPE) sont indissociables d'une hypothèse de croissance économique et démographique accélérée de l'Ile-de-France, aujourd'hui en grande partie démentie. Cette vision n'est pourtant toujours pas questionnée sérieusement, ni par les gouvernements successifs, ni par les élus et responsables de la région¹. Pourtant, comme l'annonce **Jean Vivier expert des transports** dans une tribune publiée par le Monde en 2021 : « *Il n'est pas trop tard pour réviser le périmètre du Grand Paris Express* »².

La loi du Grand Paris de 2010³ se fixait en préambule l'objectif de construire 70 000 logements par an sur une vingtaine d'années, principalement dans le périmètre des nouveaux quartiers de gare du GPE. Ceci supposait une augmentation de près de 3,2 millions d'habitants en Ile-de-France entre 2010 et 2030. Pour espérer atteindre cet objectif aujourd'hui, il faudrait observer dans la prochaine décennie une hausse équivalente à celle qu'a connue l'Ile-de-France dans les 50 dernières années, un scénario devenu hautement improbable (Figure 1).

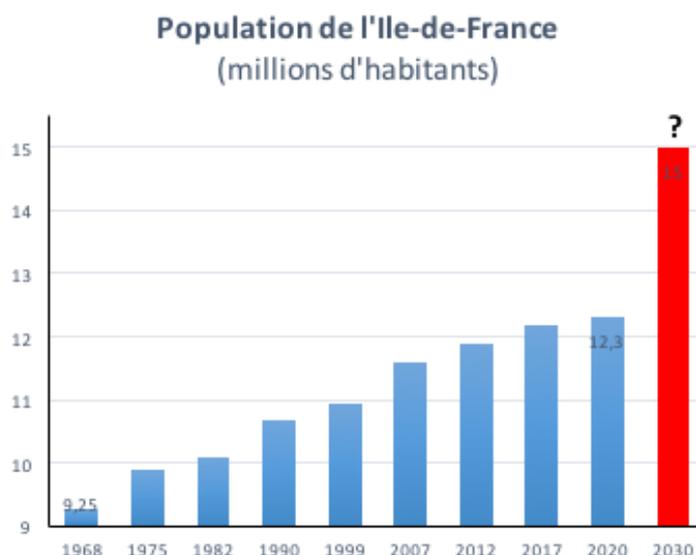


Figure 1 : Evolution (en bleu) de la population francilienne dans les 50 dernières années et (en rouge) population visée en 2030 pour une rentabilisation du Grand Paris Express (données INSEE 2020)

Ainsi, la demande massive de transports, de logements et le développement économique qui auraient pu justifier la pertinence du Grand Paris Express ne seront certainement pas au rendez-vous.

¹ <https://www.vie-publique.fr/eclairage/19461-grand-paris-projet-de-developpement-dune-metropole-de-rang-mondial>

² Jean Vivier. Le Monde 2021. https://www.lemonde.fr/idees/article/2021/06/07/transports-il-n-est-pas-trop-tard-pour-reduire-le-perimetre-du-grand-paris-express_6083250_3232.html Voir aussi : Le Monde 3/6/2010 https://www.lemonde.fr/idees/article/2010/06/03/observations-sur-le-grand-huit-de-christian-blanc-par-jean-vivier_1366364_3232.html

³ LOI n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000022308227/>

Plutôt que de prendre en compte cette réalité, la Société du Grand Paris préfère pourtant manipuler les chiffres, en se concentrant sur les lignes 17 et 18 encore à construire et particulièrement contestées par les experts⁴.

- **des périmètres de calcul étirés** : la zone d'attraction autour des gares, normalement estimée à 800 m (10 mn de marche), est élargie à la totalité des habitants des communes traversées. Ainsi, sur la ligne 17, dans un périmètre de 1km, on trouve, toutes communes confondues, un total de seulement 58 000 habitants desservis, et non 565 000, comme avancé par la SGP. Sur la ligne 18, c'est en élargissant le périmètre à 3 km autour de la gare d'Orly qu'on trouve non pas les 173 000 habitants annoncés, mais 40 000⁵.

- **des doubles comptages** : les habitants desservis par la ligne 18 sont ainsi déjà comptabilisés pour la ligne 14 Sud. De même, les habitants de St Denis (110 000) sont pris en compte à la fois pour les lignes 14 Nord, 15 Ouest et Est, 16 et 17⁶.

- **l'inclusion de populations non concernées** : enfants, retraités, toute la population est comptée, alors qu'il est bien connu que l'essentiel de la fréquentation (97%), celle qui est comptabilisée pour un transport, est liée aux trajets domicile-travail. Le cas est flagrant dans le secteur des aéroports (Roissy, Orly), dont une infime fraction des salariés habite les communes desservies par les 2 lignes prévues. La ligne 18 ne desservirait pas les 4 communes (Athis-Mons, Villeneuve-le-Roi, Savigny-sur-Orge et Ablon-sur-Seine) concentrant le plus de salariés d'Orly. Si on examine le nombre de salariés de Roissy habitant les communes possiblement desservies par la ligne 17, on ne trouve que 6803 personnes⁷.

- **« l'oubli » d'évolutions majeures en matière d'emploi et d'activité** : la ligne 17 Nord était liée initialement à l'installation d'Europa City et à la création d'un nouveau terminal à Roissy, toutes 2 abandonnées. Sur le site de Roissy Charles de Gaulle, on constate depuis 2008 une baisse de 20 000 emplois⁸.

- **Des avantages socio-économiques surévalués sans justification** : alors que les lignes 17 et 18 sont considérées comme les plus fragiles, la dernière évaluation de la SGP a récemment valorisé leurs avantages de +1875 % pour la ligne 18 et de +745 % pour la ligne 17 Nord par rapport aux projections antérieures, à la faveur d'un changement de ses règles de calcul hautement contestables⁹.

⁴ Cercle des Transports 2014 http://www.cercedestransports.fr/wp-content/uploads/2015/07/Grand_Paris_2014.pdf

⁵ J. Lorthiois, 17 février 2022. <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/170222/ligne-18-intox-1-gare-d-orly-les-173-000-introuvables-habitants-desservis>.

⁶ H. Smit et J. Lorthiois 10 mars 2022. Lignes 18 et 17 Nord : une utilité publique usurpée <http://www.colos.info/actualites/grand-paris/149-lignes-18-et-17-nord-l-utilite-publique-factice>.

⁷ J. Lorthiois, 11 janv. 2022, <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/060122/ligne-17-intox-2-17-nord-demande-derisoire-17-sud-plethore-doffres>.

⁸ J. Lorthiois, 16 déc. 2021. <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/011121/le-mirage-des-emplois-de-roissy-une-recession-des-2008-aggravee-par-la-pandemie>

⁹ Analyse COLOS-FNE IDF. Février 2022. <https://www.colos.info/images/doc/Utilite-publique-lignes-18&17N.pdf>

	L15 Sud	L16	L14 Sud	L15 Ouest	L18	L17 N	L15 Est	GPE total
Evaluation VAN initiale	5,2	4,7	4,7	6,6	0,3	0,8	1,9	24,2
Révision VAN 2021	2,6	1,4	1,7	1,9	5,9	6,8	2,2	22,5
Différence	- 2,6	- 3,3	-3	-4,7	+5,6	+6	+0,3	-1,7
Variation %	-50%	-70%	-64%	-71%	+1867%	+750%	+16%	-7%

Figure 2 : Evolution de l'évaluation socio-économique des lignes du GPE. Source SGP, Valeurs en Md€2010

Ce tableau récapitulatif montre clairement que la SGP a volontairement diminué la valeur des lignes 15 Sud, 15 Ouest, 14 Sud et 16 et reporté par un artifice comptable ces valeurs sur les lignes 18 et 17N. Comment une manipulation aussi grossière peut-elle passer ?

Des lignes déconnectées des vrais besoins et facteurs d'étalement urbain

A elles seules, la construction des lignes 17 et 18 représenterait une dépense de près de 8 à 9 milliards d'euros. Les lignes 17 Nord et 18 Ouest sont prévues dans des zones agricoles de grande couronne, largement inhabitées et n'ayant pas vocation à l'être : dans le Triangle de Gonesse, situé dans une zone d'exposition au bruit des aéroports de Roissy et du Bourget, il est interdit de construire des logements.

La ligne 18 traverse de part en part la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay, interdite à l'urbanisation par la loi du Grand Paris. Il n'existe aucun exemple dans le monde de tels transports lourds circulant dans un milieu rural d'une aussi faible densité.

Par contre, la ligne 18 crée une connexion capacitaire entre des bassins de vie qui n'ont actuellement que très peu d'échanges (ceux d'Orly, Massy et Versailles Saint-Quentin en Yvelines)¹⁰.

Toutes les études de fréquentation jusqu'aux plus récentes¹¹ montrent en effet qu'elles seraient très peu fréquentées (avec moins de 5000 passagers par heure à l'heure de pointe du matin sur leurs tronçons les plus chargés, un chiffre qui ne justifie en rien une desserte par métro).

Pour une analyse fine des besoins réels des habitants et de solutions proposées par eux, voir ci-dessous dans les parties Triangle de Gonesse et Plateau de Saclay.

¹⁰ J. Lorthiois, 8 mars 2022, <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/010322/ligne-18-intox-2-1-incoherence-de-relier-3-bassins-totalement-disparates>

Devillers, C. et Evo, M. 2013. « Le Grand Paris des habitants », Atelier international du Grand Paris. <http://lesbassinsdeviedugrandparis.fr/>

¹¹ DRIEAT 2021, Modélisation des déplacements en IDF avec MODUS 3.1 <https://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/modelisation-des-deplacements-en-ile-de-france-a5918.html>

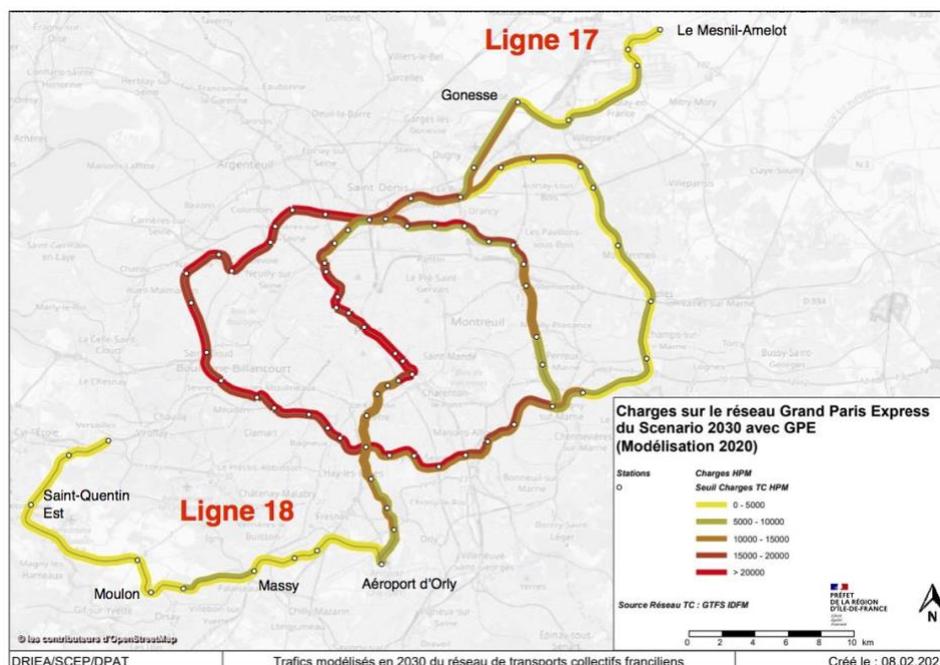


Figure 3: Serpents de charge des lignes du Grand Paris Express, en nombre passagers/heure estimés à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2030 (source: DRIEAT 2021).

Du fait de leur faible fréquentation prévisible, la rentabilité socio-économique supposée des lignes 17 et 18 repose donc entièrement sur l'estimation de bénéfices "élargis" (les effets dits "d'agglomération" et les « nouveaux emplois »), censément induits par **le développement urbain** des territoires agricoles traversés. Dans le même temps, l'un des avantages proclamés de ces infrastructures aux yeux de la SGP serait la "limitation de l'étalement urbain et de l'artificialisation des terres"¹² : cherchez l'erreur !

De nombreux urbanistes et géographes alertent au contraire sur **les effets néfastes prévisibles de ce réseau de transit rapide et de longue distance**, en termes "d'hyper mobilité"¹³, d'hyper-concentration des emplois et de spécialisation des espaces, d'éloignement des populations les plus modestes (face à l'envolée des prix du foncier), et au final d'aggravation de l'étalement urbain. On verrait ainsi fleurir autour des gares du GPE de nouvelles villes dites "dissociées", concentrant des emplois inadaptés aux populations locales, et où chaque matin ceux qui viennent y travailler croisent les habitants qui doivent partir au loin¹⁴.

Un gouffre financier annoncé

Plus grand chantier d'Europe, **le Grand Paris Express** représente un effort financier considérable pour la nation toute entière, avec un coût estimé aujourd'hui de **42 milliards d'euros (valeur 2020)**, un coût qui a plus que doublé depuis le lancement du projet¹⁵.

¹² Site de la Société du Grand Paris. <https://www.societedugrandparis.fr/ville-demain/metro-ile-de-France>

¹³ Le Grand Paris Express dans son ensemble serait ainsi responsable d'un accroissement des distances parcourues en transports en communs de +6,5% en 2030. DRIEA 2012. http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/GPX_2030_synthese_V2_light_cle16879f.pdf.

¹⁴ Lorthiois, J. & Smit, H. Métropolitiques, 2019 <https://metropolitiques.eu/Les-ecueils-du-Grand-Paris-Express.html>
J. Lorthiois 2 févr. 2022. <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/240122/gonesse-ville-dissociee-lhabitant-ny-travaille-pas-le-travailleur-ny-reside-pas>

¹⁵ Commission des Finances du Sénat. Octobre 2020. Sur les coûts et le financement du Grand Paris Express. <https://www.senat.fr/rap/r20-044/r20-044.html>

Près de 40 milliards, ce sont sept années de budget de la région Ile-de-France, 5 fois ce qu'il faudrait investir sur 10 ans pour rénover tout le réseau ferré francilien existant¹⁶, ou encore, d'après Dumont et Paponnaud¹⁷, les quatre cinquièmes des dépenses prévisionnelles consacrées à toutes les mobilités, sur tout le territoire français. L'effort ainsi consenti en faveur de la métropole parisienne apparaît comme exorbitant à l'échelon régional et même national.

Outre la perception de taxes auprès des entreprises franciliennes (près de 764 millions d'Euros en 2020), les coûts du Grand Paris Express sont pour l'instant couverts par des emprunts sur les marchés, émis par la SGP avec la garantie de l'Etat. Plus de 22 Mds€ ont déjà été empruntés à ce jour. **Les dettes ainsi contractées représenteront au moins 1,13 point de la dette publique en 2025**¹⁸. Et les frais financiers associés à cette dette exploseront très rapidement en cas de dégradation des conditions de recette ou de crédit.

En 2017, dans un contexte beaucoup plus favorable qu'aujourd'hui, ces frais financiers étaient déjà estimés à 134 Mds €, pour une fin de remboursement en 2070-2080. Or les recettes du GPE dépendent fortement de la conjoncture économique (taxes sur les entreprises, plus-values foncières escomptées autour des futures gares, et redevances versées par les opérateurs de transports). Avec l'inflation et la récession consécutives à la pandémie et la guerre en Ukraine, la baisse de ces recettes conjuguée à la hausse des taux d'intérêt pourrait constituer un cocktail explosif.

Ainsi, les inquiétudes manifestées en 2017 par la Cour des comptes, parlant de risque de "**dette perpétuelle**", pourraient bien se vérifier au-delà de toute imagination¹⁹. Seule une révision du périmètre du projet et de son phasage, déjà préconisés par la Cour des Comptes en 2017, sont à même de nous éviter ce désastre.

En tout état de cause, le déficit de la SGP devra être épongé par l'État, comme cela a dû être fait pour SNCF Réseau, et viendra à la charge des générations futures. Dans le même temps, les forts déficits d'exploitation de lignes sous-fréquentées seront un fardeau durable pour les opérateurs de transport, les usagers et les entreprises. Il est prévu un coût du GPE en phase d'exploitation de 1 Mds€/an, en sus des 9 Mds€/an déjà consacrés par IdFM au reste du réseau, alors même que les réseaux ferrés actuels souffrent d'un manque criant de moyens pour assurer leur entretien et leur régénération.

Actuellement, vingt tunneliers, pour un coût de 11M€ chacun, sont en action simultanément dans le Grand Paris. **Pour créer le fait accompli, la SGP a en effet démarré tous ses chantiers, pratiquement sans aucun phasage.** C'est la certitude de retards et de surcoûts importants à venir, et de nuisances interminables pour les riverains. Mais pour l'heure, l'argent coule à flots : ces mêmes riverains ne comptent plus les plaquettes luxueuses reçues dans leurs boîtes aux lettres, et les fêtes données par la SGP pour célébrer ses travaux.

¹⁶ Cercle des Transports. 2017. http://www.assises-mobi-saclay.fr/images/doc/Assises-mobi-Saclay_Financement-infras.pdf

¹⁷ 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>

¹⁸ Cour des Comptes 2017. La Société du Grand Paris. https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-01/20170117-rapport-societe-grand-Paris_1.pdf

¹⁹ Alon Levy, 19 janvier 2018 Grand Paris Express Cost Overruns: Organization Before Electronics Before Concrete. <https://pedestrianobservations.com/2018/01/19/grand-paris-express-cost-overruns-organization-before-electronics-before-concrete/>

Un scandale climatique et environnemental

Les lignes 17N et 18 du Grand Paris Express sont souvent présentées comme des instruments de protection de l'environnement et de lutte contre la crise environnementale. C'est pourtant tout le contraire.

- Non seulement elles ne contribuent pas à réduire les transports mais elles les augmentent et les allongent. Ces lignes entraîneraient moins de 1% de report du trafic routier alors qu'elles allongeraient les distances parcourues de +6,3%²⁰. Le bilan carbone de ces lignes est donc largement négatif et reste à calculer.
- Non seulement elles ne contribuent pas à maîtriser l'étalement urbain mais elles le provoquent (Voir parties Gonesse et plateau de Saclay).
- Non seulement elles ne limitent pas l'artificialisation des terres, mais elles l'induisent.
- Non seulement les lignes 17N et 18 ne limitent pas les pollutions, mais elles en créent de nouvelles qui sont difficilement gérables. Le Grand Paris Express devrait **générer au total 45 millions de tonnes de déblais**, essentiellement issus du creusement des tunnels, et potentiellement pollués.

La Société du Grand Paris communique complaisamment sur son traitement "innovant" des déchets, dont la gestion numérisée garantirait la rigueur et la traçabilité²¹.

Pourtant, dans le monde réel, l'histoire des déchets du Grand Paris s'avère toute autre. Par le jeu de sous-traitances allant jusqu'au grand banditisme, les monceaux de terres d'excavation du Grand Paris se retrouvent discrètement déversés sur des terres agricoles tout autour de Paris. Outre les pollutions durables qu'elles amènent, ces opérations sont un désastre pour la qualité agronomique des sols.

Parmi ces opérations d'épandage, celui de Saint Hilaire (34 hectares, 1,4 million de mètres cubes), celui de Champlan (24 hectares, 2,7 millions de m³), ou celui de Thoiry (0,4 millions de m³) ont pu être stoppés provisoirement ou définitivement. Mais ailleurs, comme à Fleury-Mérogis ou Angervilliers, les citoyens et les élus ne peuvent plus que déplorer les dégâts. Et il ne s'agit que de quelques exemples d'un processus massivement à l'oeuvre dans toute l'Île-de-France : la Brigade écologiste recense pas moins 70 sites de dépôts sauvages déjà identifiés dans toute la région²².

Sécurité alimentaire

Assurer la satisfaction des besoins fondamentaux, voilà l'obligation première des dirigeants élus. Les crises d'aujourd'hui devraient le rappeler à tous, et se traduire par des décisions courageuses de protection de toutes les terres agricoles, en Île-de-France et ailleurs, en accordant la priorité aux besoins alimentaires.

²⁰ DRIEAT 2021, Modélisation des déplacements en IDF avec MODUS 3.1
<https://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/modelisation-des-deplacements-en-ile-de-france-a5918.html>

²¹ <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/outil-tracabilite-deblais>

²² *Carte des dépôts sauvages de déchets de chantier du Grand Paris (La Brigade écologiste, <https://laceinturetoxique.fr/>)*

Le président Macron a d'ailleurs déclaré le 31 décembre 2021 : « **La sécurité alimentaire n'est pas un mythe, elle est un impératif** ». Il a revendiqué à son bilan de président de la République d'avoir annulé le projet d'EuropaCity, lors d'une visite en Charente-Maritime le 31 mars. Mais **pourquoi s'obstine-t-il alors à vouloir urbaniser les terres agricoles du pays de France et du plateau de Saclay ?** Pourquoi ne va-t-il pas au bout de la logique qui serait d'annuler le projet de gare en plein champ du Triangle de Gonesse et du Mesnil-Amelot et de stopper la ligne 18 ?

La sécurité et l'autonomie alimentaire, dont la nécessité a été soulignée par la pandémie, puis par la guerre en Ukraine, qui se traduit par une augmentation vertigineuse du coût de l'énergie, **ne seront assurés qu'à condition de protéger les terres agricoles à proximité des centres urbains.**

Avec des rendements annuels de blé pouvant atteindre 90 quintaux l'hectare et des rendements de maïs autour de 120 quintaux à l'hectare, **les terres de Gonesse et de Saclay sont parmi les plus fertiles d'Europe** sans même avoir besoin de les arroser²³. Elles sont assises sur 4 à 6 mètres de limons accumulés depuis des milliers d'années : une telle épaisseur permet au végétal de trouver de l'eau en profondeur, même en plein été. Sait-on qu'il faut 1 500 ans au minimum à la nature pour constituer une couche arable de 18 centimètres ? **Malgré les promesses des aménageurs, il n'existe aucun moyen de « compenser » la perte de telles terres. Une fois qu'un sol est artificialisé, il devient impropre à la culture.**

Si elles étaient construites, les lignes 17 et 18 détruiraient des zones agricoles fertiles, ce qui contrevient au principe "Eviter, réduire, compenser" du Code de l'environnement.

Ces espaces agricoles agissent comme des climatiseurs naturels et des éponges à eaux de pluie. On estime que si ces terres étaient artificialisées, les alentours subiraient un réchauffement de deux degrés en moyenne l'été. La pleine terre compense en partie l'élévation de la température des territoires contigus qui, eux, sont urbanisés. On s'en souviendra à la prochaine canicule.

L'artificialisation empêcherait aussi l'absorption de l'eau par les sols et entraînerait inévitablement des inondations. La ville de Gonesse verrait ses problèmes de remontées d'eau augmenter et la vallée au pied du plateau de Saclay serait soumise à de véritables coulées.

Enfin, selon la manière dont ils sont cultivés, ces sols peuvent absorber les gaz à effet de serre et devenir des pièges à carbone : à l'heure du dérèglement climatique, ces espaces sont **des outils essentiels pour la résilience des territoires.**

La destruction des champs de Gonesse et de Saclay viendrait également en directe contradiction avec **la loi Egalim**, entrée en vigueur début 2022, qui exige un approvisionnement alimentaire local et de qualité - 50% d'approvisionnement sous label de qualité, dont 20% de bio.

Depuis des décennies, les agriculteurs de la grande couronne parisienne voient leurs terres massivement amputées pour la réalisation de "grands projets" : villes nouvelles, aéroports, sites industriels, zones d'entrepôts, terrains de golf... Depuis des décennies, on leur dit que leurs terres sont condamnées, et la menace de l'expropriation plane en permanence. Souvent, ils ne sont pas propriétaires et ne jouissent que d'un bail précaire : ils font donc de la grande culture céréalière intensive et ne sont pas incités à prendre soin de la fertilité du sol.

23 SAFER, « Analyse fonctionnelle des espaces agricoles du Triangle de Gonesse », Établissement public d'aménagement Plaine de France, 2013, p. 12.

Cette situation pourrait changer très rapidement si le gouvernement décidait d'enfin protéger les dernières terres fertiles d'Ile-de-France et d'encourager la conversion de ses cultivateurs vers des méthodes respectueuses de leur santé et des écosystèmes.

Un approvisionnement local, en circuits courts, est encore possible : pour une fraction du coût de construction des lignes 17 et 18 les pouvoirs publics peuvent et doivent dès maintenant encourager autour de Paris une production respectueuse de l'environnement et décider la création d'une ceinture agricole, gage de sécurité alimentaire pour l'Île-de-France.

A court terme, ce sont 670 ha à Gonesse et 2300 ha à Saclay qui pourraient ainsi approvisionner les cantines scolaires, les hôpitaux et les EHPAD d'Île-de-France.

Selon le bio-géochimiste Gilles Billen²⁴, spécialiste des relations entre la demande alimentaire urbaine et les systèmes agricoles, **il est même possible à horizon 2050 de** relocaliser l'approvisionnement alimentaire de la région Île-de-France, actuellement dépendante à plus de 80% d'importations. La conversion de l'agriculture francilienne (qui représente 51% de la superficie régionale) à des modes de production plus respectueux de l'environnement, couplée à la baisse de la part carnée dans notre alimentation, permettrait de sortir de la dépendance alimentaire, tout en maintenant une activité exportatrice de céréales.

Pour permettre cette transformation, il est urgent aujourd'hui de revoir le schéma général des transports d'Île-de-France, dont le Grand Paris Express, imaginé avant les engagements solennels pris par la France en 2015 lors de la COP21, et avant la crise sanitaire, énergétique et alimentaire mondiale, qui ont fait prendre conscience de la vulnérabilité des métropoles face aux pandémies, et de la fragilité de leurs chaînes d'approvisionnement.

²⁴ « Nourrir Paris en 2050 », conférence donnée par Gilles Billen, ancien directeur du PIREN-Seine le 31 janvier 2020 à l'occasion de l'exposition « Nourrir Paris, du champ à l'assiette » novembre 2019-février 2020 (<https://www.youtube.com/watch?v=LTfyGD66dvo>)

2. Le Triangle de Gonesse



Figure 4 : Le Triangle de Gonesse, des terres proches de Paris. ©CARMA

Situé dans le département du Val d'Oise, à la limite de la Seine-Saint-Denis, le Triangle de Gonesse, d'une superficie de 670 hectares (sur les 1000 originels), est l'une des dernières zones encore agricoles de la Plaine de France, grignotée de toutes parts par l'artificialisation débridée. Ses sols profonds, riches en limons permettent de très hauts rendements sans arrosage. Elle fut longtemps le grenier à blé de toute la région : on louait la qualité du « pain de Gonesse » et de nombreux maraîchers y cultivaient fruits et légumes.

Bordé par l'autoroute A1, entre les aéroports du Bourget et de Roissy, le Triangle de Gonesse a été en partie urbanisé dans ses extrémités nord sur la commune de Roissy (par une zone d'activité avec un golf !) et sud, sur la commune de Gonesse (par une zone d'entrepôts). Les 670 hectares de terres agricoles restantes sont encore cultivés par une dizaine de familles d'agriculteurs, sans cesse menacés d'expropriation.

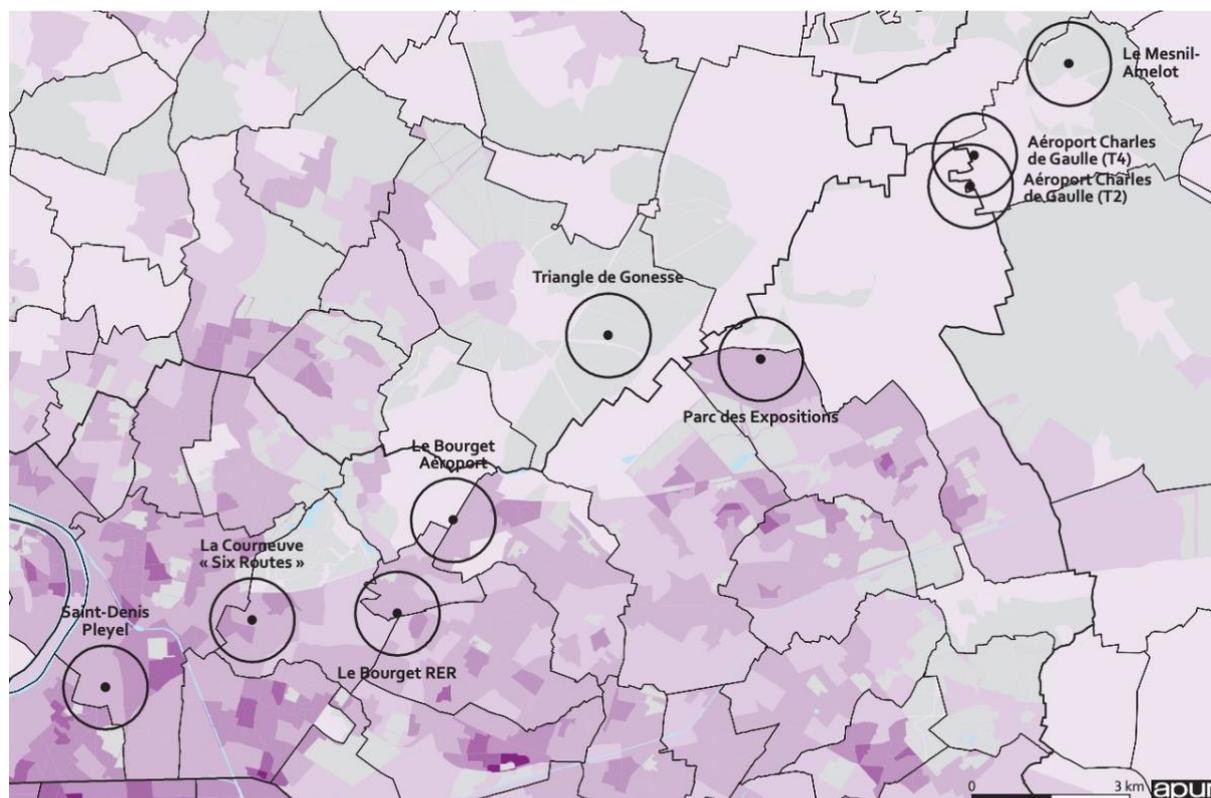
En novembre 2019, après presque dix ans de lutte, la mobilisation citoyenne a mené à l'abandon du méga-complexe Europa City et de sa piste de ski artificielle. La ligne de métro 17 Nord, entièrement conçue pour desservir Europa City ainsi que le terminal 4 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, également annulé par le gouvernement, aurait dû logiquement être abandonnée, ou du moins profondément revue dans son tracé.

Pourtant, le 7 mai 2021, quelques mois après l'évacuation de la ZAD du Triangle de Gonesse qui alertait sur les conséquences de la destruction des terres, le Premier ministre Jean Castex annonçait le **maintien de la gare de métro automatique au milieu des champs** ainsi que du tracé de la ligne 17 Nord, dont le terminus, prévu au Mesnil-Amelot, desservirait un village de 1 068 habitants (recensement de 2019).

Le 1er octobre, le porte-parole du gouvernement Gabriel Attal est venu sur place pour réaffirmer ces annonces, en totale contradiction pourtant avec les discours tant du président de la République que de la présidente de Région sur la sécurité alimentaire de l'Île-de-France.

Une gare inutile pour les habitants

Le projet de station « Triangle de Gonesse » sur la ligne 17 Nord du Grand Paris Express (GPE) est présenté par le gouvernement et la région Île-de-France comme une desserte pour les habitant·es. Pourtant, **il n'y a aucune habitation à proximité** (cf. la carte de l'APUR ci-dessous).



Densité humaine (population + emploi salarié)

Nombre d'habitants + emplois salariés à l'hectare

Plus de 1 000	De 100 à 250
De 500 à 1 000	De 50 à 100
De 250 à 500	Moins de 50

La gare « Triangle de Gonesse », prévue au milieu des champs serait située à quatre kilomètres du centre-ville et à 1,7 kilomètre des premières habitations. Les habitant·es qui souhaiteraient se rendre à l'aéroport de Roissy par la ligne 17 devraient donc prendre un bus pour se rendre au métro, alors qu'ils ont déjà une ligne de bus directe (n° 22) qui les y emmène en 30 minutes.

De même, pour aller à Saint-Denis, terminus de la ligne 17 au sud, ils devraient prendre un bus pour se rendre à la station alors que le RER D les y amène directement depuis le centre-ville.

Cette ligne n'est tout simplement pas conçue pour les habitant·es²⁵.

²⁵ Pour plus d'information sur l'absurdité de la ligne 17 : <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/060122/ligne-17-intox-2-17-nord-demande-derisoire-17-sud-plethora-doffres>

La galère des transports

Hélas pour les habitant·es de Gonesse et de nombreux Valdoisiens, la galère des transports demeure : lors de manifestations en février et avril 2021 à la gare de Villiers-le-Bel-Arnouville, les usagers ont réclamé **l'amélioration des transports du quotidien, notamment des RER B et D**, dont la vétusté et le manque d'investissement dans l'entretien du réseau entraînent des retards quotidiens et des incidents à répétition.

Autre besoin urgent pour les habitants du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis : **la création de liaisons en rocade, de banlieue à banlieue, au cœur des quartiers**. Citons le **tramway T5** Saint-Denis-Sarcelles qu'il suffirait de prolonger en deux branches, vers Villiers-le-Bel et Le Bourget RER, pour rejoindre le fameux "hub" de Pleyel et la **tangentielle T11** Sartrouville-Argenteuil-Epinay-Le Bourget-Noisy-le-Sec. De tels choix représentent des investissements nettement moins coûteux, et répondant à de véritables besoins. Ce sont d'ailleurs des recommandations de nombreux experts et citoyens : en février dernier, la Fédération nationale des associations d'usagers de transports (FNAUT) demandait le gel de la ligne 17.

Une pétition demandant l'annulation de la gare du Triangle de Gonesse et une réorientation de l'argent public vers des transports répondant à de vrais besoins, a été lancée en mars, à l'initiative du Collectif pour le Triangle de Gonesse. Plus de 1000 signatures papier ont été recueillies localement, en seulement deux week-ends. La pétition sera prochainement présentée au Premier ministre.

Urbaniser, coûte que coûte ?

Pourquoi alors créer ex-nihilo une ligne inutile en terme de desserte et destructrice de terres agricoles, alors que l'argent public devrait logiquement être fléché vers l'amélioration des transports existants ?

Conçu à l'origine pour acheminer les touristes au défunt projet Europa City et pour desservir une vaste zone de bureaux, également abandonnée, **le métro est en fait le cheval de Troie d'une urbanisation voulue à tout prix**. L'annonce par Jean Castex de la construction sur les terres de Gonesse d'une annexe du MIN (Marché d'intérêt national) de Rungis, ainsi que d'une cité scolaire et d'un internat, sont pourtant des propositions coûteuses et peu réalistes, qui semblent avoir été faites a posteriori pour justifier l'investissement dans la ligne de métro.

A y regarder de plus près, l'absurdité de ces propositions saute aux yeux : comment le gouvernement pourra-t-il justifier la construction d'un établissement scolaire directement sous le bruit des avions ? Et la création d'un marché alimentaire dédié aux circuits courts sur des terres fertiles, qu'il s'agira préalablement de bétonner, alors qu'il existe à proximité de nombreux espaces constructibles ?

L'argent public - plusieurs centaines de millions d'euros pour l'arrêt de métro, 3 milliards pour l'ensemble de la ligne - **serait ainsi mis sans justification sérieuse au service d'un projet d'artificialisation des sols, au détriment de la sécurité alimentaire et du climat**, et alors que tant de besoins réels de transports publics sont loin d'être satisfaits. La gare « Triangle de Gonesse » n'a aujourd'hui plus de raison d'être et l'entêtement du gouvernement à vouloir le maintenir pour desservir des projets peu réalistes s'apparente à de l'acharnement.

Un marathon juridique

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG), avec France Nature Environnement et d'autres associations comme le MNLE (Mouvement national de lutte pour l'environnement) et les Amis de la Terre, ont déposé **plusieurs recours contre l'artificialisation des terres du Triangle de Gonesse**. **Le CPTG a attaqué la révision du PLU** (Plan local d'urbanisme) de la commune, qui autorise l'urbanisation des terres agricoles. Il a déposé un **recours contre**

l'arrêté de création de la ZAC (Zone d'aménagement concerté) du Triangle de Gonesse et sa DUP (Déclaration d'utilité publique). Le CPTG a aussi déposé un recours contre le permis de construire de la gare du Triangle de Gonesse ainsi que l'autorisation environnementale de la ligne 17 nord du Grand Paris Express.

En première instance, les tribunaux administratifs ont donné raison au CPTG et ont annulé le PLU, la ZAC et l'autorisation environnementale de la ligne 17. Ces recours ont été confortés par de nombreux avis d'experts : celui du commissaire-enquêteur, qui avait émis un avis défavorable à la révision du PLU de Gonesse, de la Commission départementale pour la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers (CDPENAF), de l'Autorité environnementale, du Comité national de protection de la nature ...

Mais l'Etat et les aménageurs ont fait appel, et la **Cour administrative d'appel (CAA) de Versailles a systématiquement cassé les jugements prononcés en première instance**, allant même à l'encontre des recommandations de son propre rapporteur public : en juillet 2019, la Cour validait la ZAC, alors qu'Europa City était sur le point d'être abandonné... En décembre 2020, la CAA a cassé l'annulation du PLU de Gonesse et renvoyé la suspension de l'autorisation environnementale de la ligne 17 Nord devant la Cour administrative d'appel de Paris en prétendant que cette ligne, qui ne pourrait être mis en service qu'en 2028, serait nécessaire aux Jeux olympiques de 2024 ... En septembre 2021, contre son rapporteur public qui demandait la suspension des travaux en attente d'études environnementales complémentaires, la Cour administrative de Paris a validé les travaux, invoquant un « intérêt public majeur », dont on peine pourtant à comprendre les justifications.

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse et France Nature Environnement se sont pourvus en **cassation devant le Conseil d'Etat**. Va-t-il laisser construire un métro au milieu des champs, alors que le tronçon nord de la ligne 17 ne desservira aucun projet sérieux ? Ou bien prendra-t-il la décision de stopper les travaux, notamment en raison du défaut de prise en compte, maintes fois signalé, du cumul des impacts du métro et de l'urbanisation ?

Plus récemment, le Tribunal administratif de Cergy a entendu deux recours contre une modification du PLU de Gonesse qui autorise une gare dans les champs sans autre projet, et contre le permis de construire de la gare. Dans le premier cas, il s'est déclaré incompétent et a renvoyé le contentieux devant la Cour Administrative de Paris, en vertu de la loi Olympique. Dans le deuxième cas, le tribunal a validé le permis de construire, prétendant que ce projet ne devait pas être soumis à une évaluation environnementale car la gare serait de petite dimension. L'on peine à comprendre un jugement qui permet de détruire des terres agricoles sans justification sérieuse et alors que l'Etat français a été condamné en février 2022 pour défaut d'évaluation environnementale de ses projets par la Cour de justice de l'Union européenne et par le Conseil d'Etat. Devant ce déni de justice, le Collectif pour le Triangle de Gonesse a décidé de faire appel.

Enfin, le Collectif a déposé en décembre 2021 un nouveau recours contre la ZAC et sa déclaration d'utilité publique afin de forcer le gouvernement à mettre ses documents à jour suite aux annonces du premier ministre du 7 mai 2020 d'un projet entièrement revu. Une révision de la procédure de ZAC accompagnée d'une nouvelle enquête publique s'impose, le projet d'urbanisation ayant été profondément modifié depuis l'abandon d'Europa City.

Dans tous ces contentieux juridiques jugés en appel, un motif se dégage : la protection des écosystèmes, du patrimoine agricole et du cadre de vie des habitants du Val d'Oise est systématiquement reléguée au second plan face aux projets d'urbanisation et d'artificialisation des sols, et cela en contradiction complète avec les engagements pris par la France lors de la COP 21.

Des terres nourricières, des emplois non délocalisables

Depuis l'abandon d'EuropaCity et de sa ZAC de bureaux, de nombreux projets émergent à l'initiative d'habitants et d'entrepreneurs du Pays de France.

Ainsi, un Pôle territorial de coopération économique (PTCE) initié en 2021 regroupe désormais 32 structures qui s'engagent à coopérer et à mutualiser leurs moyens au service de la transition agro-écologique et de la création d'emplois non délocalisables dans les filières de l'agriculture péri-urbaine, dans la mobilité durable, les énergies renouvelables, la rénovation thermique des bâtiments, l'éco-construction et le tourisme de proximité. Il s'agit là d'une palette de métiers bien plus large que ce qui est proposé par l'Etat, qui continue d'affirmer que seule la zone aéroportuaire serait susceptible de créer des emplois, alors que seulement 6,2% des actifs travaillent actuellement sur la plateforme de Roissy.

S'il contient encore un projet d'artificialisation des sols lié au projet de construction d'une annexe du MIN de Rungis, le projet Agoralim, mis en avant par le gouvernement, prévoit la production et la vente de produits locaux en circuit court. D'un coût total estimé à un milliard et demi d'euros, ce projet encore flou représente toutefois une première étape dans la prise en compte par les pouvoirs publics de la nécessité de défendre la souveraineté alimentaire territoriale.

Plus ambitieux et plus cohérent, le projet CARMA propose de maintenir la fonction agricole et les fonctions écosystémiques du Triangle de Gonesse afin d'y développer la production maraîchère, céréalière et d'élevage de qualité, qui pourra fournir en produits frais les habitants des environs, notamment les cantines des écoles et des hôpitaux, auxquelles la loi fait désormais obligation d'acheter une partie de leurs produits en bio et sous label de qualité. La relance de la filière horticole régionale permettrait par ailleurs au territoire de renouer avec son passé de production de plantes et de fleurs. Enfin, les terres du pays de France pourront accueillir des jardins partagés et familiaux, des aires de promenade et de loisirs, des circuits de randonnée, favorisant le tourisme de proximité.

Le projet CARMA, qui compte parmi ses soutiens le réseau Biocoop et l'association Terre de Liens, propose que les zones limitrophes du Triangle, déjà urbanisées, puissent accueillir des activités artisanales utiles pour l'ensemble de la région Île-de-France, comme des structures de conditionnement - légumerie, conserverie, cuisine collective- et la création d'un centre de formation et de recherche tourné vers l'agro-écologie et les métiers de la transition écologique.

Les pouvoirs publics ont aujourd'hui la possibilité de prendre une décision historique : l'Etablissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF), placé sous la double tutelle de l'Etat et de la Région, contrôle 110 hectares au centre du Triangle de Gonesse. Il est donc possible d'y mener un véritable projet d'intérêt général tourné vers la souveraineté alimentaire et l'investissement dans les emplois de la transition écologique.

Pour le Collectif pour le Triangle de Gonesse et ses nombreux soutiens, il est encore possible de partir des terres de Gonesse et du Pays de France pour recréer une ceinture alimentaire en Île-de-France, alors que la région importe son alimentation de l'extérieur à plus de 80%.

Bien loin des sommes pharaoniques de la station de métro automatique et d'une zone de logistique desservie par la route, un tel projet permettra de renforcer les fonctions écosystémiques du Triangle en protégeant sa capacité d'absorption des eaux de pluie, de rafraîchissement de la métropole en cas de canicule, et de protection de la biodiversité.

Le dernier rapport du GIEC nous rappelle qu'il nous faut diminuer drastiquement les émissions à effet de serre dès 2025 - des sols revitalisés, riches en matière organique, sont des puits de carbone et à ce titre des alliés puissants.

Ce type d'initiative existe déjà dans d'autres villes européennes. Quelques exemples : à **Milan**, le Parc agricole sud, créé dans les années 1990, se déploie sur une superficie protégée de 46.000 hectares et regroupe une soixantaine de communes. A **Barcelone**, le Parc agricole de Baix Llobregat, situé à proximité de l'aéroport international Barcelone-El Prat, occupe 2.000 hectares et assure 60% de la consommation de légumes locaux.

En France, l'expérience de la commune de Mouans-Sartoux (10 000 habitants), dans les Alpes-Maritimes, prouve qu'il est possible, dans un territoire où la pression foncière est forte, de sanctuariser les terres agricoles et de les consacrer à l'approvisionnement local : le passage au 100% bio dans les cantines municipales, qui servent 3.000 repas par jour, s'est fait sans augmentation du prix du repas pour les familles, la réduction drastique du gaspillage alimentaire, la diversification des menus et le choix de la saisonnalité ayant permis de maîtriser les coûts pour la collectivité.

A la veille d'importantes échéances électorales, et au lendemain de la publication d'un rapport du GIEC qui insiste sur la nécessité d'impulser sans tarder une réorientation en profondeur des politiques publiques, le Collectif pour le Triangle de Gonesse lance l'alerte : les générations futures jugeront sévèrement les élu·es qui tiennent de beaux discours, mais qui oublient la nécessité dans la réalité de lutter contre le réchauffement climatique et de soutenir les initiatives de transition écologique portées par les citoyens et citoyennes.

3. Le plateau de Saclay et la ligne 18

Des terres fertiles exceptionnelles, en transition vers le bio et les circuits courts

Le plateau de Saclay à 15 km au sud de Paris, est un vaste territoire agricole d'une exceptionnelle qualité agronomique, qui comporte encore près de **3000 hectares de terres cultivables**. Il abrite une vingtaine de fermes et établissements agricoles, dont plusieurs grandes exploitations **en agriculture biologique** (20% de la surface cultivée), permettant aux habitants de se fournir en **produits locaux** (céréales et pain, légumes, produits laitiers, volailles...), et de pratiquer la "cueillette à la ferme" (Ferme de Viltain). **L'association Terre et Cité**²⁶, créée en 2001 réunit largement les acteurs du territoire (agriculteurs, élus, associations, citoyens) et agit pour la protection et le soutien aux activités agricoles.

Malheureusement, cette dynamique locale vertueuse n'a pas dissuadé l'Etat d'engager, à travers le projet Paris Saclay, une opération d'urbanisation massive du plateau.

Le campus Paris Saclay, une destruction de terres agricoles sans précédent

L'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris Saclay, initiée dès 2005 par Nicolas Sarkozy, sur l'inspiration de Christian Blanc²⁷ est pilotée par l'Etablissement Public d'Aménagement Paris Saclay (EPAPS), créé en 2010 par la loi du Grand Paris²⁸.

Au cœur de cette OIN, sur la frange sud du plateau entre Saint Aubin et Palaiseau, on trouve le « **campus urbain** » de Paris Saclay (670 hectares au total), constitué en quelques années par le déménagement en pleins champs d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche, ainsi que de centres de R&D, arrivant depuis divers sites de la région parisienne, où ils étaient pour la plupart très bien installés. Cette opération réalisée en moins de dix ans a entraîné la **destruction de près de 400 hectares de terres agricoles** d'un seul tenant, l'une des artificialisations les plus massives et brutales à l'échelon régional voire national.

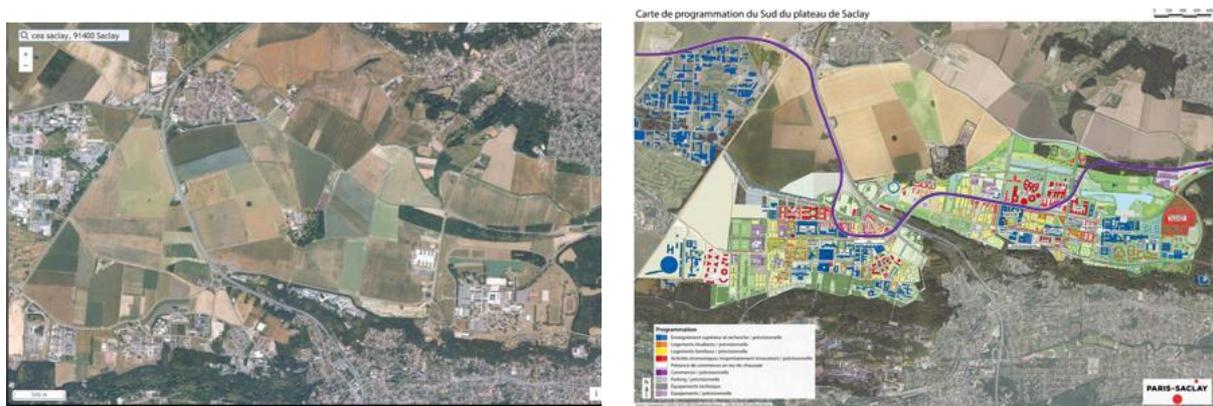


Figure 5 : Evolution du campus Paris Saclay entre 2000 et 2025

²⁶ <https://terreetcite.org/>

²⁷ Christian Blanc (2004) Rapport au Premier Ministre. "Pour un écosystème de la croissance" https://www.academia.edu/22218480/Pour_un_%C3%A9cosyst%C3%A8me_de_la_croissance

²⁸ LOI n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000022308227/>

Le campus urbain Paris Saclay sert à présent de justification au projet de Ligne 18, vecteur d'une phase d'urbanisation qui promet d'être plus massive encore, parachevant ainsi, en pleine crise climatique, énergétique et alimentaire, le vieux projet de mégapole urbaine de Christian Blanc.

La ZPNAF, une protection illusoire

La Loi du Grand Paris a également créé la ZPNAF ("Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière"), un espace à statut spécifique de 4115 hectares comprenant 2469 ha de terres agricoles sur le plateau de Saclay (en vert sur la Figure), souvent présenté comme un espace "sanctuarisé". Mais **cette protection est fragile pour plusieurs raisons.**

- Tout d'abord, les espaces agricoles ainsi "protégés" sont d'avance amputés de surfaces importantes vouées à l'urbanisation (Corbeville, Saclay, Toussus le Noble...).
- La zone de protection ne bénéficie que d'une simple charte non opposable²⁹. De fait, des empiètements sur la zone ont déjà eu lieu, et se préparent encore, à la faveur notamment des futurs chantiers de la ligne 18.
- A travers son Comité de Pilotage, l'État garde entièrement la main sur la ZPNAF, placée sous le contrôle de l'EPAPS.
- La loi se borne à énoncer en une phrase que la ZPNAF n'est pas urbanisable. Il serait très facile de relativiser cette formulation pour l'ouvrir à des dérogations ou des substitutions. **La pérennité de la ZPNAF n'est donc pas garantie.**



Figure 6: Carte de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière (ZPNAF). Source EPAPS

²⁹ <https://epa-paris-saclay.fr/le-territoire/tout-savoir-sur-la-zpnaf/>

Le projet de ligne 18, un désastre écologique, économique et démocratique

Une infrastructure de prestige imposée contre tout bon sens

La ligne 18 (35 km, 10 gares) devrait relier Orly à Versailles en passant par Massy et en faisant une large boucle sur le plateau de Saclay (Figure). Aux personnels et étudiants déménagés des quatre coins de l'Ile-de-France, mais aussi aux maires des grandes communes voisines, on a fait miroiter ce métro comme **un élément de prestige, indispensable au "rayonnement international" du projet**. Dans le même temps, toutes les solutions de desserte alternatives, pourtant plus fonctionnelles et moins coûteuses, ont été systématiquement et d'emblée ignorées.

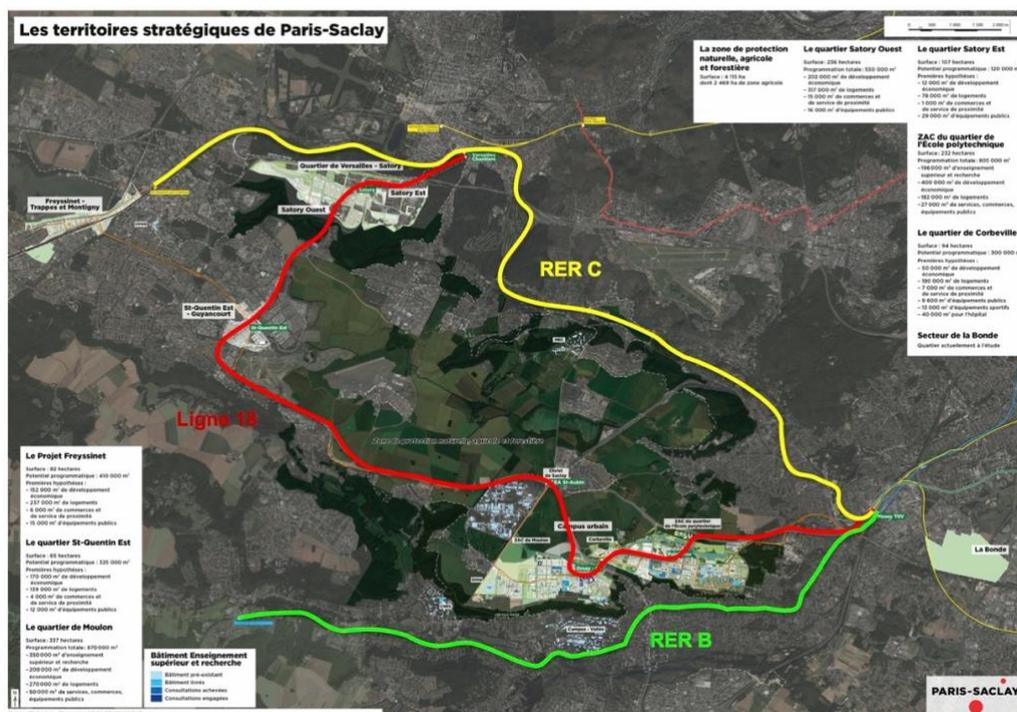


Figure 7: Le projet de ligne de métro 18 entre Massy et Versailles (en rouge) traverse plus de 12 km de zone rurale sur le plateau de Saclay.

La fin inéluctable de l'agriculture sur le plateau et un désastre écologique annoncé

Malgré la protection théorique de la ZPNAF, il y a peu de doute que la ligne 18 va agir comme un vecteur irrépensible d'urbanisation, tant par la pression foncière et immobilière, que par les appétits de développement des communes traversées, et par les lourdes nuisances qu'elle va engendrer sur la vie agricole. Mais pour commencer, c'est le modèle économique de la ligne elle-même qui exige cette urbanisation.

En effet, dans ses conclusions de février 2020³⁰, le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) a énoncé très clairement le **caractère économiquement impérieux de l'urbanisation massive associée à la ligne 18** : « les bénéfices attendus [de la ligne 18...], notamment ceux

³⁰ Contre-Expertise du Dossier d'Evaluation Socio-Economique de la Ligne 18.

[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)

attendus 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 [...] offre rapidement la forte densité espérée ». Dans ce rapport édifiant, où les experts mandatés admettent 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.

Dès sa mise en service, circulant au sol dans le secteur de la ZPNAF, la ligne 18 fragmenterait plusieurs exploitations et entraverait lourdement la circulation des engins agricoles. Dès aujourd'hui, la diminution des surfaces agricoles entraîne la concentration des nuisibles (pigeons et corbeaux). Ainsi, il devient très difficile de cultiver lentilles ou petit pois, des cultures essentielles pour les rotations en agriculture biologique, les champs devant être surveillés en continu pendant les trois semaines suivant le semis. Les agriculteurs constatent déjà la grande difficulté à transmettre leur ferme dans ce contexte hostile.

L'artificialisation des sols et le mitage supplémentaire du territoire nous priverait d'importantes **fonctions écosystémiques** : en termes de puits de carbone, de régulation hydrique et thermique, et de réservoirs de biodiversité (très importants pour l'agriculture biologique). Le simple passage du métro induira ainsi la dégradation et la destruction d'habitats naturels, de grandes difficultés pour les animaux à se déplacer, et des pollutions lumineuses et sonores perturbant les cycles naturels.

Suite à la construction du campus Paris Saclay, l'imperméabilisation du plateau a déjà conduit à des **inondations violentes** dans les vallées. Lors de pics de précipitation, trois épisodes majeurs se sont produits en moins de 5 ans, dont l'un a entraîné la fermeture de la Faculté des Sciences d'Orsay, tandis que les deux autres ont noyé les villes de Longjumeau et Palaiseau respectivement³¹. Ces épisodes sont appelés à se multiplier et s'intensifier avec le changement climatique.



Figure 8 : Faculté des sciences d'Orsay, été 2016

³¹ <https://www.leparisien.fr/essonne-91/orsay-91400/de-fortes-inondations-paralysent-la-fac-d-orsay-01-06-2016-5847439.php>

https://www.francetvinfo.fr/meteo/orages/en-images-essonne-un-violent-orage-provoque-des-degats-et-des-inondations-la-circulation-du-rer-b-perturbee_4072671.html

<https://www.leparisien.fr/essonne-91/inondations-en-essonne-52-communes-en-etat-de-catastrophe-naturelle-04-07-2021-NA5OITSJFAXJHUFWUM6L3WBYM.php>

Un métro inadapté aux besoins, et qui ne réduira pas le trafic routier

La capacité de la future ligne 18 à sa livraison serait de 20 000 passagers/heure/sens. Or, toutes les modélisations jusqu'aux plus récentes montrent que la fréquentation maximum de la ligne 18 à l'horizon 2035 n'excédera pas 4 à 6000 passagers/heure³². Au-delà de la gare de Moulon, alors que la ligne 18 s'élance au milieu des champs, la fréquentation maximum tomberait à 2300 passagers/heure. Autant dire que **ce métro en plein champ circulerait quasiment à vide**.

La ligne 18 ajoute une connexion est-ouest supplémentaire, doublant les tracés du RER C et du RER B, alors que les besoins de déplacements des usagers sont majoritairement Sud-Nord (vallée-plateau). En effet, 80% du personnel actuel du plateau de Saclay habite les vallées avoisinantes le long du RER B et plus loin dans le sud de l'Essonne³³, et toutes les études montrent qu'il en sera de même pour les nouveaux arrivants.

La ligne 18 aura seulement deux gares dans le campus Paris Saclay, respectivement à Polytechnique et à Moulon, distantes de 3km. Faute d'assurer une desserte fine, elle ne pourra concurrencer l'automobile pour la majorité des trajets domicile-travail. Le résultat, on le connaît déjà : selon la DRIEA et la FNAUT, la ligne 18 ne permettra aucune diminution de la congestion routière, **avec un report du trafic routier inférieur à 1%**³⁴. C'est d'ailleurs pourquoi, sur le même trajet que la ligne 18, est également prévu l'élargissement de la Départementale 36 reliant Saclay à Versailles. Mais la SGP se garde bien de communiquer sur cette réalité gênante.

Un choix qui retarde la mise en place des vraies solutions de transports

Les besoins de desserte du plateau de Saclay relèvent d'un réseau de bus renforcé comme la ligne de bus en site propre existante (91-06, capacité 2400 passager/heure), conjugué à d'autres types de dessertes légères aux départs des nombreuses gares du RER B qui bordent, parfois à moins d'1km, le campus urbain. Notamment, des propositions récurrentes pour un **téléphérique au départ d'Orsay**, (pouvant desservir à la fois le quartier de Moulon au nord et la zone des Ulis et de Courtabœuf au sud, soit 24 000 emplois), ont été constamment repoussées.

Le coût de ces solutions (moins de 100 M€) et leurs délais de réalisation (12 à 18 mois hors procédures administratives pour un téléphérique) sont hors de proportion avec ceux de la ligne 18.

³² Serpent de charge de la ligne 18, données DRIEA-IF.

http://www.colos.info/images/doc/Serpent-charge-ligne-18-2030_DRIEA-IF_juin-2020.jpg
Calculs pour l'heure de pointe du matin, intégrant toutes les opérations prévues par l'EPAPS à l'horizon 2035

³³ « Etude de la desserte en transports en collectifs du sud du plateau de Saclay. Rapport de synthèse ». Etude IdFM, décembre 2018. http://www.colos.info/images/doc/Etude-IdFM_desserte-Paris-Saclay.pdf

³⁴ « Modélisation des déplacements en IDF avec MODUS 3.1 » DRIEA, mars 2021
http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/modelisation_des_deplacements_en_idf_avec_modus_3.1.pdf

Avis de la FNAUT sur la ligne 18. <https://www.aut-idf.org/ligne-18-du-gpe-viaduc-ou-pas-un-metro-est-inutile-pour-saclay-versailles/>

Pourtant, au prétexte que la ligne 18 arrive "prochainement", rien ou presque n'a été fait pour renforcer les services de bus, toujours sous-critiques, ou pour lancer sérieusement l'étude d'une liaison par câble.

On peut d'ores et déjà annoncer un chaos pour la rentrée de septembre 2022, avec l'arrivée d'AgroParisTech, de la faculté de Pharmacie de Chatenay-Malabry et des départements d'enseignement de Chimie et Biologie. Faute de prendre la mesure des besoins réels, l'arrivée des derniers établissements à construire, et l'aménagement d'une ville nouvelle à Corbeville, entraîneront **l'occlusion terminale du plateau**, et ce quel que soit l'état de réalisation de la ligne 18.

Une gabegie financière à peine voilée

Lors de l'Enquête Publique de 2016, le coût estimatif de la ligne 18 était de 3,1 milliards d'euros et le bilan socio-économique du tronçon Orsay-Versailles était négatif, du fait de la très faible fréquentation attendue. Durant l'Enquête Publique modificative de 2020, les coûts de la ligne 18 annoncés avaient explosé de plus de 40%, passant à 4,46 Mds €. Pour défendre son projet, la SGP a donc imaginé de nouveaux gains "élargis", obtenus par des calculs invérifiables, qu'elle a estimé à plus de 8 milliards d'euros, qui anticipent de fait un bétonnage massif du plateau de Saclay (voir plus haut).

Tant que cette urbanisation massive n'est pas atteinte, **les coûts d'exploitation de cette ligne très peu fréquentée resteront, d'une façon ou d'une autre, un lourd fardeau financier** pour les opérateurs et l'Etat, et donc pour les contribuables, sans même rendre les services de desserte nécessaires.

Un déni sans fin de démocratie et de justice

Dès le début, le projet a été imposé à la population à travers l'Opération d'Intérêt National. Au prétexte de cet "Intérêt National" jamais démontré, toutes les critiques citoyennes ou institutionnelles, et tous les recours juridiques déposés ont été rejetés sans que jamais la problématique ait été examinée au fond.

La Commission Nationale de débat public (CNDP) aurait ainsi dû être saisie dès le départ – comme elle le reconnaît elle-même (sa saisine est obligatoire dès lors que l'équipement envisagé dépasse trois cent millions d'euros). Les associations ont dénoncé ce vice de procédure jusqu'au niveau européen, sans obtenir gain de cause, aucune sanction n'étant associée au non-respect de cette obligation.

En 2015, le commissariat général à l'investissement (CGI) émettait un **avis défavorable** pour le tronçon Orsay-Versailles entre autres au vu des coûts et des enjeux environnementaux. Plusieurs enquêtes publiques ont eu lieu : l'enquête publique de 2016 préalable à la première déclaration d'utilité publique, puis deux enquêtes modificatives en 2020 (création de la gare de Saclay-Saint-Aubin et annonce de surcoûts de +40%) et en juin 2021 (modifications de la partie Ouest au delà de Saclay, avec notamment la mise au sol du métro).

Huit associations et unions d'associations sous la houlette de FNE Île-de-France ont déposé en janvier 2021 **un nouveau recours en Conseil d'Etat**. En effet lors de l'enquête publique modificatrice de 2020 l'analyse socio-économique de la SGP n'était pas accompagnée, comme elle l'aurait dû, d'une contre-expertise indépendante. Cette contre-expertise a été transmise après la clôture de l'enquête en juillet, alors que la SGP en disposait dès février.

C'est un grave manquement à l'information du public, et on devine la motivation de la SGP à cet "oubli", car cette contre-expertise lui aurait permis de comprendre que la ligne 18 implique l'urbanisation massive du plateau, une perspective en totale contradiction avec la soi-disant sanctuarisation de la ZPNAF. Ce recours juridique majeur est toujours examiné par le Conseil d'Etat, mais n'est malheureusement pas suspensif, et la SGP s'empresse pendant ce temps de démarrer ses chantiers à travers tout le plateau.

En juillet 2021, **près de 300 scientifiques du plateau de Saclay et 100 personnalités de la société civile** adressent une lettre ouverte aux dirigeants des institutions présentes sur le plateau (université, écoles, entreprises...), et aux ministres concernés, leur demandant de renoncer à soutenir le projet de la ligne 18 et d'étudier rapidement de véritables solutions de transports pour le campus³⁵.

D'autres experts et personnalités ont à leur tour vertement critiqué le projet de Ligne 18, comme **Jean-Marc Jancovici** encore récemment³⁶, ou le député **Cédric Villani** qui a réclamé à l'été 2021 l'abandon du tronçon Saclay-Versailles de la ligne 18³⁷.

³⁵ http://s396981838.onlinehome.fr/Ligne_18_Paris_Saclay_lettre_ouverte.pdf

Lettre pré-publiée le 23 juillet 2021 dans le Club de Mediapart : <https://blogs.mediapart.fr/les-invites-de-mediapart/blog/230721/campus-paris-saclay-pourquoi-il-faut-renoncer-la-ligne-18>

³⁶ J.M. Jancovici. 15 Mar 2022 : Débat - Le Plateau de Saclay face au dérèglement climatique <https://www.youtube.com/watch?v=xnma2dOpnhc>

Juin 2018 : "La ligne 18 ne remboursera jamais son carbone de départ [...], il faut juste l'abandonner".

<https://m.youtube.com/watch?v=iVC14FwME6M&t=54m3s&feature=youtu.be>

³⁷ <https://www.cedricvillani.org/activites-circonscription-de-lessonne/position-sur-la-ligne-18-du-grand-paris-express>