



---

## Communiqué de presse du 17 mai 2022

### **La première urgence écologique pour Élisabeth Borne : sauver de la destruction les terres fertiles de Saclay et de Gonesse et financer les besoins réels de transports en banlieue**

Alors que les tunneliers du Grand Paris Express menacent actuellement de destruction des milliers d'hectares de terres agricoles sur le Triangle de Gonesse et le plateau de Saclay, la première mission qui incombe à Élisabeth Borne est de stopper cette aberration économique et environnementale afin d'engager résolument la transition écologique en Île-de-France, une région qui compte à elle seule près d'un cinquième des habitants de notre pays.

Les lignes 17 et 18, conçues voilà maintenant quinze ans, avant la pandémie et l'avènement des crises alimentaires, ne répondent à aucun besoin de transport réel, et apparaissent désormais comme le maillon faible du réseau du Grand Paris Express. Ces deux lignes, dont les projections de fréquentation sont très faibles, promettent d'être des gouffres financiers à la construction (pour un total de près de 9 milliards d'euros), et plus encore à l'exploitation. Elles ne correspondent plus aux réalités économiques et démographiques de l'Île-de-France.

Des voix de plus en plus nombreuses s'élèvent pour l'abandon de ces tronçons et de leurs gares en plein champ : des pétitions commencent à circuler, signées par des habitants de banlieue, exaspérés des retards dus au mauvais état du réseau de transports existant (RER B, C et D), et indignés que l'argent public serve à des trains de prestige. Quant aux experts des mobilités, ils pointent la nécessité de réorienter l'investissement public consacré à des grands axes de transports de transit vers la création de dessertes plus légères, réellement adaptées aux besoins des usagers en transports de proximité, et compatibles avec la nécessité de protéger des écosystèmes fragilisés par le changement climatique.

Avec des coûts d'investissement qui explosent, passés depuis sa conception de 22 à 42 milliards d'euros (en valeur constante 2020), et dans un modèle de financement basé sur le recours massif à l'emprunt, les frais du Grand Paris Express étaient, en 2018, déjà estimés à 134 milliards d'euros par la Cour des Comptes, un chiffre extrêmement sensible aux conditions économiques (coûts des matériaux, taux d'intérêt, rendements des taxes fiscales). Aujourd'hui, face aux nouvelles menaces d'inflation et de récession, la facture du Grand Paris Express pèserait encore plus lourdement sur l'ensemble des contribuables français, et le risque de "dette perpétuelle", déjà évoqué à l'époque par la Cour des Comptes, pourrait bien se vérifier au-delà de toute imagination.

L'aggravation des pollutions et la destruction de terres agricoles fertiles, dans un climat d'insécurité alimentaire mondiale, sont également des enjeux d'envergure nationale, qui doivent être résolus d'urgence par la première ministre, avant que ne soient engagées des décisions irréversibles.

Or à Gonesse, malgré l'annulation, annoncée le 7 novembre 2019 par Élisabeth Borne elle-même, du méga-centre commercial et de loisirs EuropaCity, le gouvernement n'a toujours pas annoncé l'abandon de la gare au milieu des champs, qui aurait pour conséquence de détruire 300 hectares cultivés, et porterait une atteinte irréversible à un espace agricole plus large de 700 hectares. Un an après le plan Castex pour le Val d'Oise, aucun des projets annoncés par le gouvernement (une cité scolaire et le déménagement d'une administration) ne justifie la construction d'une infrastructure lourde de transport.

À Saclay, ce sont 2300 hectares de terres fertiles qui sont menacés par la ligne 18 du Grand Paris Express. Ce métro de prestige, dont le tracé ne dessert pas efficacement le nouveau campus Paris-Saclay, balafre de part en part un vaste plateau encore agricole entre Massy et Versailles, des villes qui sont déjà reliées plus directement par le RER C. Pratiquement aucun report du trafic routier (pourtant important sur le plateau de Saclay, au bord de la congestion) n'est attendu vers ce métro mal conçu. Pendant qu'un recours majeur, contestant la sincérité de l'évaluation socio-économique de la ligne 18, est toujours examiné par le Conseil d'État, et alors que la livraison du tronçon ouest entre Saclay et Versailles n'est prévue qu'après 2030, il est encore possible de prendre les bonnes décisions pour sauver le plateau de Saclay.

Partout en France se développent des politiques climatiques et alimentaires locales qui permettent de renforcer l'approvisionnement au plus près des consommateurs, de créer des emplois non délocalisables, de protéger la biodiversité et d'embellir les paysages : les arbitrages d'Élisabeth Borne, ancienne ministre des Transports, ancienne ministre de la Transition écologique, nommée à Matignon pour engager de véritables réformes en matière de justice écologique et sociale, sont donc attendus avec impatience.

---

Contacts

**Collectif pour le Triangle de Gonesse** : Bernard LOUP      06 76 90 11 62  
[ouiauxterresdegonesse@gmail.com](mailto:ouiauxterresdegonesse@gmail.com)      [ouiauxterresdegonesse.fr](http://ouiauxterresdegonesse.fr)

**Collectif contre la Ligne 18** : Fabienne MEROLA      06 74 53 04 75  
[fabienne.merola@gmail.com](mailto:fabienne.merola@gmail.com)      [nonalaligne18.fr](http://nonalaligne18.fr)

---

Pour les journalistes, nos sites mettent à disposition des chiffres, vidéos, des dossiers thématiques et des photos libres de droit et réutilisables. Vous trouverez aussi l'historique des communiqués de presse.

---

**Retrouvez-nous sur internet**  
et faites-nous connaître dans vos réseaux

CPTG



CCL18



---

Ce courriel a été envoyé par CPTG, Rue Gambetta, 95400 Villiers le Bel