

**Aux responsables et chefs d'établissements
et d'entreprises du campus Paris Saclay**

Copie à

M. le Premier ministre, Jean Castex
M. le Ministre de l'Economie et des Finances, Bruno Le Maire
Mme la Ministre de la Transition Ecologique, Barbara Pompili

Madame, Monsieur, chère et cher collègue

Conçu au début des années 2000, lancé voici maintenant plus de 10 ans, le campus urbain Paris Saclay est maintenant proche de l'achèvement. Avec les dernières implantations d'AgroParisTech et de la sous-préfecture à Polytechnique, de Servier et du Pôle Biologie Pharmacie Chimie à Moulon, la frange sud du plateau de Saclay va bientôt accueillir jusqu'à 36 000 emplois et 25 000 étudiants [1].

En raison de l'accessibilité difficile du plateau de Saclay, la construction d'un métro lourd a été considérée d'emblée comme indissociable de la réussite du projet Paris Saclay. Cependant, au-delà de notre campus, la ligne 18 du Grand Paris Express doit encore traverser, entre Moulon et l'agglomération versaillaise, plus de 10 km d'un territoire essentiellement agricole, dont elle menace l'équilibre écologique et économique [2].

Face à ces menaces, nous sommes nombreux dans la communauté académique et technique de Paris Saclay, salariés, étudiants, retraités, signataires de la présente lettre, à conclure que la problématique des transports sur le plateau de Saclay doit être réexaminée d'urgence.

Aujourd'hui en effet, les réalités de ces questions de transport apparaissent plus clairement. La réflexion menée de longue date par quelques associations et personnalités clairvoyantes, la publication de données financières et de rapports techniques récents nous obligent à raisonner très différemment du passé. Ces données montrent que la ligne 18 est un projet nocif, non seulement pour la préservation du territoire agricole qu'elle traverse, mais également (et c'est un point moins connu) pour la qualité de vie et les conditions de déplacement des usagers actuels et futurs du campus urbain Paris Saclay.

C'est pourquoi nous vous demandons de bien vouloir, à votre tour, prendre le temps de cette réflexion, en examinant l'ensemble des éléments ci-dessous, plus amplement documentés dans les références en annexe.

A. La ligne 18 du Grand Paris Express est-elle la solution incontournable à nos difficultés d'accès et de déplacement sur le plateau ?

La ligne 18 du Grand Paris Express est conçue pour transporter jusqu'à 40 000 passagers/heure dans chaque sens de circulation. La Société du Grand Paris (SGP) proclame que « *seul un mode de transport collectif lourd de type métro automatique permettra*

d'absorber la charge maximale à l'heure de pointe du matin » pour l'accès au plateau de Saclay [3].

Pourtant (nous citons ici une lettre de personnalités qualifiées envoyée le 21 avril 2021 au Premier ministre, au ministre de l'Economie et des Finances et à la ministre de la Transition Ecologique), « *les études de trafic de la DRIEA Île-de-France de juin 2020 ne confirment aucunement le besoin d'un métro : la charge à l'heure de pointe du matin ne dépasse pas 4400 passagers par heure* » [4]. Ces prévisions de trafic, à l'horizon 2030 au départ de Massy en direction de Versailles (c'est à dire sur le tronçon le plus fréquenté de la ligne) tiennent compte de la totalité des programmes immobiliers de l'OIN Paris Saclay, réalisés ou à venir, de Massy à Versailles [5].

Un système de rabattement sur les différentes stations du RER B (loin de la saturation au-delà de Massy), à l'aide de transports plus légers, tels que des bus en site propre (jusqu'à 3000 passagers/heure/sens) et un téléphérique au départ d'Orsay (4000 passagers/heure en milieu de gamme), semble donc à même de répondre aux besoins [6]. Ces solutions n'ont toujours pas à ce jour été sérieusement évaluées, malgré des coûts et des délais de réalisation bien inférieurs à ceux de la ligne 18 [7].

Il n'a donc jamais été démontré que la ligne 18 soit un équipement « nécessaire ». Plus grave, il est probable qu'il ne sera pas suffisant, car il est inadapté aux besoins. En effet, la ligne 18 aura seulement deux gares dans notre campus, respectivement à Polytechnique et à Moulon, distantes de plus de 2,5 km. La ligne 18 est en effet un transport de transit, et non un transport de desserte. Faute d'assurer cette desserte fine, elle ne pourra concurrencer l'automobile pour la majorité des trajets domicile-travail, qui sont de plus principalement orientés en direction des vallées et de l'Essonne [8]. On le sait déjà, la ligne 18 ne permettra aucune diminution de la congestion routière sur le plateau de Saclay [9].

Ainsi, non seulement la ligne 18 n'a pas été conçue en fonction des besoins, mais elle hypothèque la mise en place de meilleures solutions, qui pourraient assurer une insertion plus harmonieuse de notre campus dans le territoire [10]. Avec la ligne 18, les usagers (notamment les étudiants) seront incités à fuir au plus vite un site mal pourvu en transports de proximité, et déconnecté des centres urbains les plus proches [11].

B. La ligne 18 est-elle un projet respectueux de la vocation agricole du plateau de Saclay ?

Les aménageurs, et certains élus de la région, voudraient nous persuader que *la ligne 18 s'accompagnera d'une urbanisation maîtrisée, la vocation agricole du plateau de Saclay étant par ailleurs garantie par sa Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière (ZPNAF).*

Pourtant, bien plus que de la réussite du projet Paris Saclay, la ligne 18 est clairement indissociable d'un projet d'urbanisation massive du plateau de Saclay. Ceci ressort notamment des évaluations socio-économiques produites par la SGP elle-même. En effet, plus de 70% des bénéfices économiques attendus sont des bénéfices « élargis » anticipant sur des densifications urbaines encore à venir [12]. Si l'on renonce à ces bénéfices, la ligne 18 devient un projet lourdement déficitaire, qui n'aurait jamais dû recevoir l'aval des autorités publiques [13].

Nous ne pouvons donc être pleinement rassurés par le statut « protecteur » de la ZPNAF, qui a surtout servi jusqu'à présent à faciliter l'urbanisation accélérée de tout ce qui n'y était pas inclus [14]. En outre, cette protection toute théorique ne suffira pas à garantir la viabilité d'une agriculture périurbaine déjà très fragilisée par la pression foncière, la multiplication et la saturation des axes de transport, le mitage et la fragmentation des exploitations, les déséquilibres écologiques et la pollution urbaine [15].

Face à de telles contradictions, la ZPNAF, au statut juridique très embryonnaire [16], ne peut constituer une garantie de protection. C'est ainsi que Harm Smit, coordinateur de COLOS et administrateur de l'UASPS, concluait récemment que défendre à la fois la ligne 18 et la ZPNAF, c'est « être un illusionniste coupable » [17].

C. La ligne 18 est-elle un projet économiquement et écologiquement responsable ?

La ligne 18 transportera à peine 4% des passagers de tout le réseau du Grand Paris Express, pour 13% de ses coûts [18]. Mais, selon la SGP, la ligne 18 apporterait à elle seule 17% des bénéfices économiques du réseau, conformément aux importants « bénéfices élargis » attendus pour des espaces ruraux promis à un avenir de développement urbain [19]. C'est en vertu de ces projections que la SGP présente aujourd'hui ce projet comme le plus rentable de son réseau [20].

Nous ne pouvons cautionner un tel raisonnement, où la valeur des services nourriciers et écosystémiques rendus par les sols agricoles n'est jamais prise en compte. L'alternative est simple : soit la ligne 18 sera un gouffre financier à la charge de l'Etat et des opérateurs de transports, soit le plateau de Saclay sera à terme couvert d'un continuum urbain de Massy à Versailles, avec toutes les implications nocives d'un tel mode de développement. Souhaitons nous devoir choisir entre ces deux options ?

Au vu de ces quelques éléments, le bilan écologique de la ligne 18 est lui aussi sans appel. En théorie, le développement des transports en communs est certes urgent face à la crise climatique et énergétique qui se profile. Cependant une ligne de transit rapide, circulant à vide en pleins champs, vecteur irrépressible d'urbanisation et d'artificialisation des sols, facteur d'amplification des mobilités urbaines et d'une dissociation à venir entre bassins de vie et bassins d'emploi, est tout le contraire d'un projet écologique et souhaitable pour notre territoire [21].

Que faire ?

Il n'est évidemment pas question d'abandonner le personnel et les étudiants de Paris Saclay à la congestion annoncée des routes et des transports publics. Précisément parce que la ligne 18 n'est en rien un rempart à cette congestion, nous devons nous mobiliser d'urgence, et avec le plus grand pragmatisme, pour la mise en place de moyens de transports réellement adaptés aux besoins. De nombreuses propositions sont sur la table, trop longtemps ignorées, car prétendument redondantes avec la future ligne 18 [22].

Si, après examen des faits, votre analyse devait rejoindre la nôtre, nous espérons que vous conviendrez également que la ligne 18, avec l'ensemble de ses coûts et nuisances, ne peut se justifier par des arguments de prestige, de politique de marque, voire (ce qui constituerait une forme de piège abscons), parce qu'elle a été « promise » aux élus et aux futurs usagers du plateau. L'excellence et l'attractivité de Paris Saclay ne se mesurera pas à l'aune de milliards dépensés en pure perte, mais à l'intelligence collective et au sens de l'intérêt général qui auront présidé à sa conception, et que notre communauté scientifique et académique devrait promouvoir en toute priorité.

Dans un contexte économique et environnemental menaçant, **nous vous demandons donc d'inscrire aujourd'hui dans les faits, et avec courage, les engagements des établissements de Paris Saclay en faveur d'un développement soutenable [23] :**

a) **en renonçant officiellement à la ligne 18**, si vous avez acquis comme nous la conviction que ce projet est essentiellement nuisible et ruineux, et n'apporte pas de bonnes réponses aux besoins de transports dans la région.

b) **en travaillant d'urgence avec les pouvoirs publics à la mise en place des indispensables solutions de transport** pour tous les usagers du plateau

Si, au terme de cette réflexion, vous deviez au contraire continuer à soutenir ce projet, pour des raisons que nous serions intéressés à discuter avec vous, nous vous demandons de cesser de vous prévaloir de l'ensemble de la communauté scientifique de votre établissement, car il semble que cette communauté n'a pas été correctement informée d'une part, et que l'unanimité sur cette question est loin d'y être acquise d'autre part.

Plus largement, nous souhaitons que nos établissements participent mieux à la construction d'un véritable bassin de vie local, à l'image de ce que pourrait recouvrir l'expression de « campus agri-urbain » chère à nos communicants. Dans ce but, et pour rompre avec une certaine vision autoritaire et technocratique dont on mesure aujourd'hui les errements, nous organiserons dans les prochains mois des rencontres réunissant habitants, agriculteurs, défenseurs du territoire et nouveaux arrivants de Paris Saclay, rencontres auxquelles nous vous convions chaleureusement [24].

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, chère et cher collègue, l'expression de notre confraternelle considération,

Les signataires, personnels, salariés, étudiants et retraités de Paris Saclay

Notre lettre est téléchargeable ici, et sera prochainement mise à jour avec la liste des signataires :

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

Elle est ouverte à la signature via le lien suivant :

<https://framaforms.org/formulaire-de-signature-1620651503>



Annexe

Références et commentaires

[1] Chiffres à l'horizon 2035 établis à partir de données IAU/EPAPS/Université Paris Saclay, et utilisés par IdFM et la DRIEA pour leurs études :

« Etude de la desserte en transports en collectifs du sud du plateau de Saclay. Rapport de synthèse ». Etude IdFM, décembre 2018, p.8-9.

http://www.colos.info/images/doc/Etude-IdFM_desserte-Paris-Saclay.pdf

Quelques programmes d'habitat sur le plateau vont ajouter à ces effectifs des populations résidentes (environ 22 000 selon l'EPAPS), mais celles-ci ne peuvent intervenir dans le dimensionnement de la ligne 18, puisque soit il s'agira de personnes travaillant sur place (donc déjà comptées dans les emplois), soit elles circuleront aux heures de pointe en sens inverse de la direction de charge maximale de la ligne 18 (voir plus loin). A noter également qu'environ 12 000 étudiants sur les 25 000 places d'étude seront logés sur place.

Ces chiffres sont confirmés, voire en légère diminution, en 2020 :

« Comité d'offre Desserte du plateau de Saclay », IdFM, 10 décembre 2020, Diapo 9.

<http://s396981838.onlinehome.fr/2020-12->

[10 Comite offre desserte plateau de Saclay.pdf](http://s396981838.onlinehome.fr/2020-12-10_Comite_offre_desserte_plateau_de_Saclay.pdf)

Ainsi, les programmes réalisés ou encore à venir de l'Opération d'Intérêt National Paris Saclay permettent de chiffrer une population totale d'usagers, étudiants et résidents n'excédant pas 83 000 à l'horizon 2035 sur la frange sud du plateau de Saclay (ZACs cumulées de Moulon, Corbeville et Polytechnique).

Des chiffrages plus élevés, voire carrément fantaisistes circulent, allant de 100 000 à 200 000 habitants et usagers sur le campus Paris Saclay. Ces anticipations vont bien au-delà des programmes de l'OIN Paris Saclay, ou jouent parfois sur l'ambiguïté des secteurs géographiques concernés. Le choix de territoire qu'elles impliquent nécessiterait pour le moins d'être précisé et débattu.

[2] Au-delà du campus urbain Paris Saclay, une zone agricole non constructible a été instituée par la loi du Grand Paris de juin 2010 : la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière, ou ZPNAF, qui couvre plus de 4000 hectares dont 2300 hectares de terres agricoles.

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000022308227/2021-05-02/>

Le périmètre de cette ZPNAF est identifié en vert sur la **carte complète du plateau de Saclay téléchargeable ici** (NB : l'échelle erronée du document original de l'EPAPS a été corrigée):

http://s396981838.onlinehome.fr/CartePlateau_Ligne18.pdf

Dès la gare d'Orsay-Gif (à Moulon), la ligne 18 en direction de Versailles circule en ZPNAF. La gare suivante du CEA-Saint-Aubin (à Saclay) est largement environnée par la ZPNAF.

[3] « Enjeux et dimensionnement de la ligne 18 du Grand Paris Express », Note SGP, février 2021.

http://s396981838.onlinehome.fr/NoteSGP_EnjeuxDimensionnementLigne18.pdf

Document diffusé par la SGP aux membres (élus, agriculteurs, associations et citoyens) de l'association Terre & Cité. Ce document a fait l'objet de contre-analyses :

http://s396981838.onlinehome.fr/2021-02_Ligne18_Droit_de_Reponse.pdf
www.colos.info/images/doc/Enjeux-et-dimensionnement-de-la-ligne-18.pdf

[4] Lettre ouverte signée par plus de 60 personnalités et experts, remettant en cause la pertinence des lignes 17 Nord et 18 du Grand Paris Express. Mise en ligne sur le blog de Mediapart le 30 avril 2021.

<https://blogs.mediapart.fr/les-invites-de-mediapart/blog/300421/grand-paris-et-nouvelles-lignes-de-transport-lettre-ouverte-aux-autorites>

[5] Des chiffres similaires de fréquentation, comprise entre 4000 et 6000 passagers/heure à l'horizon 2030-2035, ont été obtenus par différents modèles, par exemple :

Serpent de charge de la ligne 18, document DRIEA, juin 2020 :

http://www.colos.info/images/doc/Serpent-charge-ligne-18-2030_DRIEA-IF_juin-2020.jpg

SGP Dossier d'Enquête publique 2020, Pièce H Evaluation socio-économique, p. 36 :

https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/EP20111/Dossier.awp

Des simulations récentes (ne prenant pas en compte les évolutions post-covid) semblent dépasser le seuil des 5000 passagers/heure :

« Modélisation des déplacements en IDF avec MODUS 3.1 » DRIEA, mars 2021, p.54

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

Toutes ces simulations ont clairement montré que, avec 100 000 à 150 000 voyages/jour, la ligne 18 sera, de loin, la moins fréquentée de tout le Grand Paris Express, qui devrait assurer entre 2,5 et 3 millions de voyages quotidiens.

[6] *Ibid.* Annexe de la lettre ouverte du 30 avril 2021, « Exemples de solutions alternatives ». Voir aussi :

« Desserte du plateau de Saclay, des solutions alternatives existent » par Lorthiois J., Lucas O., Péliissier M., Smit H., Liaison #184, décembre 2018-janvier 2019.

<https://fne-idf.fr/PDF/Liaison/184.pdf>

« Mise en place d'un système de transport par câble pour desservir les quartiers de Corbeville et de Moulon ». Groupe de travail Mairie d'Orsay, COLOS, UAPNR, POLVI. Fiche de synthèse, mars 2019.

http://www.colos.info/images/doc/Fiche_Synth%C3%A8se_T%C3%A9l%C3%A9ph%C3%A9rique_Groupe_Travail_Mairie_Orsay.pdf

La capacité maximum du bus en site propre 91-06 qui assure la desserte du campus Paris Saclay au départ de Massy est de 2400 passagers/heure/sens. La saturation actuelle ressentie aux heures de pointe intervient pourtant à moins de 1000 passagers/heure. Elle résulte d'une mauvaise exploitation (remplissage incomplet et nombre insuffisant de rotations), due à la configuration inadaptée de la gare routière de Massy (en cours d'étude), et à des défaillances de l'exploitant. Etude IdFM, décembre 2018, p.25-26.

[7] Téléphérique : 60 à 80 M€. Etude IdFM, décembre 2018, p.61.

Délai de réalisation : 12 à 18 mois (hors concertation et autorisations), 2 à 3 ans en incluant les études et autorisations. Liaison #184, décembre 2018-janvier 2019 et Fiche de synthèse mars 2019.

[8] Carte par commune des navettes domicile-travail des salariés du plateau de Saclay montrant leur forte concentration le long du RER B et en vallée de l'Yvette (à cheval sur l'Essonne et les Yvelines) : Etude IdFM, décembre 2018. p.45.

Selon des données INSEE, 70% des usagers de la frange sud du plateau de Saclay habitent en Essonne, 8% en Yvelines et 8% dans les villes proches des Hauts-de-Seine.

Il en sera progressivement de même pour les salariés des établissements et entreprises déménagés sur le plateau, comme le montre l'évolution du lieu de résidence des salariés d'EDF-Lab, suite à leur déménagement depuis Clamart. Etude IdFM, décembre 2018. p.11

Pour tous ces usagers, il n'y a aucun bénéfice à renoncer à la voiture pour aller prendre le RER B, rejoindre la gare de Massy, revenir via la ligne 18 sur le plateau de Saclay, et enfin rejoindre à pied ou en bus leur lieu de travail. Avec un trajet plus direct et une desserte plus fine, les rabattements depuis le RER B (tels qu'un téléphérique au départ d'Orsay) ont au contraire un fort potentiel de transfert modal, non seulement vers les transports en commun, mais aussi vers les liaisons douces (emport d'un vélo). Liaison #184, décembre 2018-janvier 2019.

Enfin, des liaisons nord-sud telles qu'une ligne de bus desservant le plateau via la N118 permettraient de mieux connecter le campus urbain Paris Saclay à la ville des Ulis (24 000 habitants), à la grande zone d'activité de Courtaboeuf (24 000 emplois), et au sud Essonne.

[9] On attend un report du trafic routier vers le réseau du Grand Paris Express d'à peine 1% : « Etudes de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ? ». Etude DRIEA 2012, p.8-9.

http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/GPX_2030_synthese_V2_light_cle16879f.pdf

« Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris », Dossier du Cercle des Transports, décembre 2014, p17.

http://www.cerclledes transports.fr/wp-content/uploads/2015/07/Grand_Paris_2014.pdf

Ce chiffre de 1% a été confirmé encore récemment. Etude DRIEA, mars 2021, p.44

Un faible report du trafic routier est particulièrement attendu dans un secteur très peu dense de grande couronne, pour un transport circulant qui plus est suivant un axe perpendiculaire aux besoins locaux. Les aménageurs croient si peu à l'efficacité de la ligne 18 pour diminuer le trafic routier qu'ils ont lancé simultanément l'élargissement à 2x2 voies de la RD36 reliant Massy à St Quentin en Yvelines.

Sur le transfert modal et la congestion automobile sur le plateau de Saclay, voir aussi :

<http://www.colos.info/doc/Q-R-desserte-Paris-Saclay.pdf>

[10] Par exemple, IdFM dans son étude de 2018, ayant posé *a priori* que la ligne 18 doit être construite, en conclut que le téléphérique au départ d'Orsay est inutile, tandis que le Conseil Départemental de l'Essonne, toujours au nom de la ligne 18, a renoncé au projet de bus en site propre entre Saclay et St Quentin en Yvelines. Il est question maintenant d'affecter l'emprise de cette voie de bus à la mise au sol de la ligne 18 au-delà de Saclay.

[11] Des urbanistes ont ainsi fait le lien entre transports de transit et dissociation entre pôles d'emploi et pôles d'habitat en Ile-de-France, conduisant à une forte augmentation des mobilités d'une part, et à l'émergence de centres d'activité dévitalisés et de villes-dortoirs d'autre part.

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

Lorthiois, J. & Smit, H. « Les écueils du Grand Paris Express », Métropolitiques, 27 juin 2019. <https://www.metropolitiques.eu/Les-ecueils-du-Grand-Paris-Express.html>

C'est une des raisons pour lesquelles les Franciliens passent en moyenne 50% de temps supplémentaire dans les transports, en comparaison d'habitants d'une ville de province. Le Grand Paris Express serait ainsi responsable d'un accroissement des distances parcourues par transports en communs en Ile-de-France de +6,5% en 2030. Etude DRIEA 2012, p.10.

Le remède à cette dissociation et à ces mobilités frénétiques est une politique de renforcement de bassins mixtes de vie et d'emploi, autonomes et de dimensions restreintes (vision polycentrique de l'Ile-de-France).

Lorthiois, J. & Smit, H. « Zone cohérente », Forum Vies Mobiles. Mai 2021

<https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/zone-coherente-13686>

Sur la base des flux de déplacements domicile-travail, une quarantaine de tels bassins a été identifiée en Ile-de-France, avec une organisation par « quadrants » autour de Paris. Aux deux extrémités du plateau de Saclay, les bassins de Versailles/St Quentin en Yvelines à l'ouest, et d'Antony/Massy/Les Ulis à l'est, appartiennent clairement à des quadrants différents, et leurs échanges sont, encore aujourd'hui, très réduits (bassins 5 et 12 sur la carte) :

http://lesbassinsdeviedugrandparis.fr/contenus/20130715_les%20bassins%20de%20vie%20du%20grand%20paris_flux.pdf

La ligne 18, en forçant une connexion capacitaire entre ces bassins, va entraîner leur fusion et étendre la zone de mobilité quotidienne à de très grandes distances. La vision initiale des concepteurs de l'OIN Paris Saclay sera ainsi parachevée. On en comprendra toute la démesure en examinant, par exemple, les dimensions du pôle « Saclay » considéré par la DRIEA dans son étude de transports de 2012. Etude DRIEA 2012, p. 38.

[12] Estimés à 7,8 Mds€, ces bénéfices « élargis » découleraient (i) de l'accroissement du marché de main d'œuvre accessible aux entreprises, pour 3,5 Mds€, et (ii) de la supposée création de nouveaux emplois directement imputables à la ligne 18, pour 4,3 Mds€. Sous-jacente à ces calculs hautement spéculatifs (et dont la SGP ne fournit pas les éléments), se trouve l'hypothèse d'une très forte croissance démographique autour des gares de la ligne. Dans son avis de février 2020, le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) a donc signalé le caractère impérieux de l'urbanisation associée à la ligne 18 : « les bénéfices attendus [de la ligne 18...] ne seront au rendez-vous que si le plateau de Saclay [...] offre rapidement la forte densité espérée ». Loin de s'interroger sur l'opportunité de cette densification, ni sur sa compatibilité avec la vocation agricole du plateau, le SGPI réclame des engagements garantissant à moyen terme cette densification tout au long de son trajet. Dans ce rapport édifiant, où les experts mandatés admettent clairement 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. SGPI, Rapport de contre-expertise socio-économique, 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)

En pratique on peut déjà esquisser les grandes étapes probables de cette urbanisation. La loi du Grand Paris (Article 7, Chapitre V) prévoit un périmètre d'urbanisation de 600 m de rayon autour des gares du Grand Paris Express, à la charge des communes ou à défaut de la Société

du Grand Paris. C'est ainsi que, à la faveur du projet de gare de CEA-Saint-Aubin, la commune de Saclay envisage maintenant un triplement de sa population. L'absence de gare sur le tronçon Saclay- St Quentin en Yvelines n'est sans doute que provisoire, au vu par exemple des ambitions de Toussus-le-Noble à intensifier les activités de son aéroport et à densifier son habitat. La récente décision de mise au sol de la ligne 18 sur ce tronçon va faciliter la création de nouvelles gares, qui seront légitimement réclamées par les communes traversées, au fil de leur expansion démographique. Ainsi, nier que la ligne 18 soit un puissant vecteur d'urbanisation relève pour le moins d'une grande naïveté.

[13] Le bilan socio-économique de la ligne 18 était à peine positif lors de l'enquête publique de 2016 (VAN de 175 M€ sur un budget total de plus de 3 Mds€). Le coût de la ligne étant passé à 4,5 Mds€ (+40%) en 2020, seule l'intégration de ces nouveaux bénéficiaires « élargis » a permis d'aboutir à une VAN positive de 6,2 Mds€.

VAN : Valeur Actualisée Nette, estimation du bilan socio-économique global, cad de la « rentabilité » du projet

Dossier d'Enquête publique 2020, Pièce F Appréciation sommaire des dépenses, p.6 et Pièce H Bilan socio-économique p.102 :

https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/EP20111/Dossier.awp

Pour se fixer les idées, ce coût de construction de 4,5 Mds€ représente à lui seul plus de la moitié des investissements qui seraient nécessaires pour rénover sur dix ans l'ensemble du réseau ferré francilien.

http://www.assises-mobi-saclay.fr/images/doc/Assises-mobi-Saclay_Financement-infras.pdf

[14] On trouve ainsi dans la Loi du Grand Paris de 2010, qui crée simultanément la ZPNAF et le campus scientifique du plateau de Saclay, cette phrase de préambule (Article 1): « Le projet du Grand Paris favorise [...] la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen [...] du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay *dont l'espace agricole est préservé* ». Le résultat effectif de cette « préservation » a été, sur les 670 ha du campus Paris Saclay, la destruction 400 ha de terres agricoles d'un seul tenant, soit l'artificialisation la plus massive et la plus brutale réalisée en Ile-de-France ces dernières années, le tout sans véritable débat public. L'invocation de la ZPNAF pour rassurer sur l'impact de la ligne 18 relève aujourd'hui du même procédé.

[15] Pour un aperçu des nuisances déjà subies par les agriculteurs du plateau, tant dans la phase travaux qu'après achèvement des projets de Paris Saclay, nous renvoyons aux avis d'agriculteurs déposés lors des enquêtes publiques, ainsi qu'aux nombreux courriers de doléances envoyés par les membres de l'association Terre & Cité à l'EPAPS, la Société du Grand Paris, au Conseil Départemental et aux services de l'Etat (DDT, Préfecture). Ces nuisances s'ajoutent aux perturbations déjà bien réelles de la productivité agricole liées au dérèglement climatique.

[16] Au contraire d'autres types de zonages comme les Zones Agricoles Protégées (ZAP), le statut sur mesure de la ZPNAF de Saclay, défini par seulement quelques mots dans une loi qui a déjà été modifiée 16 fois, régie par une simple Charte non contraignante, n'offre pas de protection foncière solide. Il n'a pas empêché de premières entorses, et des mécanismes d'exception et de « compensation » sont déjà prévus, qui permettront de substituer de manière glissante de nouvelles surfaces à celles qu'on aura prétendument « sanctuarisées ».

L'Etat garde de plus entièrement la main sur cette zone à travers son Comité de Pilotage, lourdement dominé par ses préfets et ses services, et son inclusion dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National.

[17] <https://www.leparisien.fr/essonne-91/plateau-de-saclay-triangle-de-gonesse-une-piste-pour-protger-les-terres-agricoles-de-l-urbanisation-11-03-2021-8428152.php>

[18] Coût officiel du Grand Paris Express : 35,6 Mds€. Chiffrages au 30 juin 2020 en valeur 2012. Source Wikipedia.

Rappelons que ce coût, en forte augmentation par rapport aux estimations initiales (19 Mds€ en 2010), menace de générer, selon la Cour des Comptes une « dette perpétuelle », en raison de l'explosion des frais financiers, estimés en 2017 à 134 Mds€.

La Société du Grand Paris. Cour des Comptes, décembre 2017, p.11.

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

Ainsi, bien après sa construction, le Grand Paris Express va peser lourdement sur les transports en commun en Ile-de-France, non seulement via ses coûts d'exploitation, mais aussi pour le remboursement des dettes contractées (au total, 1 Mds€/an en sus des 9 Mds€/an déjà consacrés par IdFM au reste du réseau).

« Ressources de la Société du Grand Paris ». Gilles CARREZ, Juillet 2018, p9.

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.07_ressources_de_la_societe_du_grand_paris.pdf

[19] VAN du Grand Paris Express = 35,7 Mds€. Dossier d'Enquête publique 2020, Pièce H Bilan socio-économique, p.103.

[20] Voir par exemple Note SGP « Enjeux & Dimensionnement », février 2021, p.2

[21] On trouvera d'autres éléments instructifs sur les « qualités écologiques » de la ligne 18 et du Grand Paris Express dans :

« Ligne 18 du Grand Paris Express – Critique de l'évaluation socio-économique ». COLOS 7 juillet 2020. Annexe 4

<http://www.colos.info/images/doc/EP-L18-2020%20-%20avis%20COLOS%20.pdf>

Pour être complet, il faudrait également calculer le bilan carbone de la ligne 18 (coûts de construction et d'exploitation compris). Selon une première estimation faite par Carbone4, Jean-Marc Jancovici déclarait en 2018 que « 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>

[22] Outre un téléphérique au départ d'Orsay, une amélioration de la gare routière de Massy et le renforcement ou la création de lignes de bus depuis Le Guichet, Les Ulis et St Quentin en Yvelines, des connexions légères à d'autres gares du RER B pourraient être assurées par funiculaire, escalier mécanique ou petite navette, le principe étant de diviser les flux plutôt que de les concentrer au départ de Massy.

Une transformation en tram-train de la ligne C (extension du T12 en provenance d'Evry, coût 98 M€, projet inscrit comme prioritaire dans le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France) assurerait une connexion rapide entre Massy et Versailles (moins de 20 min), et une meilleure

desserte des communes de la Bièvre, en lieu et place de la ligne 18 transitant en boucle par le plateau de Saclay. Après une consultation en 2013, ce projet est actuellement remisé : aucun calendrier n'est plus annoncé par IdFM.

https://twitter.com/Asso_usagersidf/status/1392758868095209473?s=20

Tout en assurant l'essentiel des missions de la ligne 18, ces solutions cumulées renforceront la desserte fine et la cohérence des territoires traversés, à un coût environnemental et financier beaucoup plus raisonnable.

Notons aussi que de nouvelles solutions de transport automatique très innovantes et peu impactantes ont été proposées :

<https://www.aida-sea.fr/comparatif-synth%C3%A8se/>

Voir aussi Cable A, le premier téléphérique urbain d'Ile-de-France entre Créteil et Villeneuve St Georges :

https://fr.wikipedia.org/wiki/C%C3%A2ble_A

Dans le territoire d'innovation de Paris Saclay, pourquoi de telles solutions ne sont-elles pas explorées, avec des démonstrateurs qui pourraient apporter dès aujourd'hui des réponses à certains besoins ?

[23] L'Université Paris Saclay a ainsi décidé d'inscrire les stratégies de développement soutenable dans ses statuts, « dans un cadre de durabilité dite forte », et ambitionne aujourd'hui « l'exemplarité dans toutes ses actions et pratiques », ce qui inclut au premier chef, « la lutte contre le changement climatique, la préservation de la biodiversité et la protection des ressources » :

<https://www.universite-paris-saclay.fr/luniversite/nos-projets-identitaires/developpement-soutenable>

L'École Polytechnique a choisi quant à elle, « d'être responsable sur son territoire » et de « s'engager sur une trajectoire de neutralité carbone ».

<https://www.polytechnique.edu/fr/developpement-durable>

Les espaces naturels et agricoles du plateau de Saclay sont des ressources non substituables, dont les multiples services écosystémiques et nourriciers vont être vitaux dans les années à venir. La consultation lancée fin 2020 par le Pôle Développement Soutenable de l'Université Paris Saclay, comme les diverses tables-rondes et débats qui se sont tenus récemment dans les écoles, ont montré que l'artificialisation des terres est l'une des plus vives préoccupations du personnel et des étudiants aujourd'hui.

<https://ds2021-universite-paris-saclay.fr/actualites/2021-03/le-resultat-des-votes-de-la-phase-3>

Il ne faut donc pas douter que, bien informés sur ces questions, ils adhéreront pleinement à cette nouvelle politique, et en feront même un objet de fierté.

[24] Ces assemblées populaires « sans-filtre », ouvertes à toutes et tous, sur l'artificialisation des sols et l'aménagement urbain en Ile-de-France, sont organisées par des collectifs citoyens. La première se tiendra le 30 mai sur le plateau de Saclay, elle se propose d'initier un dialogue constructif et de lancer des actions pour un avenir soutenable du plateau de Saclay :

<https://ecopolien.hypotheses.org/seminaires-debats/assemblee-populaire-saclay-sans-filtre>

D'autres événements similaires sont prévus, notamment à Paris le 13 juin, où les suites de cette première assemblée seront discutées.

Liste des acronymes

COLOS	Collectif OIN Saclay http://www.colos.info/
DRIEA	(devenue DRIEAT) Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports. http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/
EPAPS	Etablissement Public d'Aménagement Paris Saclay https://www.epaps.fr/
IAU	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (devenu Institut Paris Region) https://www.iau-idf.fr/
IdFM	Ile-de-France Mobilités (anciennement STIF) https://www.iledefrance-mobilites.fr/
POLVI	Association pour le développement d'un pôle de vie pour les laboratoires de recherche privés et publics du cluster Paris Saclay http://www.polvi.fr/
Terre & Cité	Association pour pérenniser, promouvoir et développer une agriculture de qualité sur le Plateau de Saclay et ses vallées https://terreetcite.org/
UAPNR	Union des Amis du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse http://amis-parc-chevreuse.org/
UASPS	Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay https://www.uasps.fr/