

COMMUNIQUÉ

Position sur la ligne 18 du Grand Paris Express

Cédric Villani
Député de l'Essonne

Lundi 13 septembre 2021

La ligne 18 du Grand Paris Express est l'un des dossiers les plus sensibles de Paris-Saclay, elle s'est invitée dans tout mon mandat de député, depuis même la campagne législative. Elle a fait l'objet de débats ininterrompus depuis.

En ce qui concerne **la partie Est** de cette ligne (tronçon Orly-Saclay), j'ai plaidé à plusieurs reprises, avec nombre de collègues et d'élus et responsables locaux, **pour** sa construction rapide. Je maintiens cette position.

En revanche, pour **la partie Ouest** (soit le tronçon Saclay-Versailles), telle qu'elle est envisagée maintenant, j'ai réservé jusqu'à présent ma position. L'enquête publique qui vient de se clore, même si elle portait sur la mise en œuvre et non sur le principe de cette partie Ouest, m'en fournit l'occasion.

Au vu de la réticence générale que j'ai pu constater, tant chez les élus essonniers locaux que chez les habitants du Plateau, au vu de l'inquiétude persistante des agriculteurs, au vu des nombreuses contributions défavorables fournies lors de l'enquête publique, au vu de l'importance renforcée de la préservation des terres agricoles, au vu de l'enlisement de l'action publique sur ce tronçon très controversé, **j'appelle purement et simplement à l'abandon du tronçon Saclay-Versailles de la ligne 18.**

Je suis parfaitement conscient du besoin de transports plus aisés entre Saclay et le pôle de Versailles. Mais je suis convaincu que cela pourra se faire avec des technologies plus légères.

De plus amples détails sont donnés dans les pages qui suivent.

Contact :

David SAUSSOL

06.49.00.85.32

dsaussol.apcv@gmail.com

Prises de position passées

Je me suis exprimé publiquement à deux reprises sur la mise en œuvre de la ligne 18, en particulier pour regretter des retards considérables :

- communiqué conjoint¹ du 12 juillet 2017 avec Jean-Noël Barrot, député des Yvelines, et Amélie de Montchalin, à l'époque députée de l'Essonne ;
- lettre ouverte² au Président de la République, le 1er mars 2018, cosignée par Alain Aspect, Yves Bréchet, Catherine Bréchnignac, Patrick Couvreur, Albert Fert, Valérie Masson-Delmotte.

Depuis, il y a eu quantité de débats et éléments contradictoires mis en avant par les uns et les autres, plusieurs réaménagements du projet, et une enquête publique concernant l'opportunité d'une mise au sol de la partie Ouest de la ligne 18. Ce sujet s'est invité plusieurs fois dans les débats du Comité consultatif de l'Établissement d'aménagement Paris-Saclay, que je préside³.

Deux segments à bien distinguer

Dans mes prises de position passées comme actuelles, je fais **une distinction essentielle entre la partie Est et la partie Ouest de la ligne 18** (à l'Est ou à l'Ouest du CEA). Cette distinction est justifiée par :

- la différence de paysages, avec des champs importants à l'Ouest et des paysages bien plus urbanisés à l'Est ;
- la différence d'activités économiques, avec une agriculture forte à l'Ouest et un pôle de recherche et innovation à l'Est ;
- la différence de calendrier, avec un phasage prévu de la ligne 18 d'abord à l'Est (en cours), puis à l'Ouest (encore en phase d'enquête publique) ;
- la différence des statuts des débats au plan démocratique : tous les maires essonniers concernés par l'Est sont franchement partisans de la ligne 18, alors que tous les maires essonniers concernés par l'Ouest y sont opposés, ou hésitants, ou favorables du bout des lèvres. Cela reflète aussi des inquiétudes bien plus fortes de la part de la population à l'Ouest qu'à l'Est.

Pour rappel, notre communiqué conjoint jugeait bon de dire de la partie Ouest qu'elle « ne doit en aucun cas être envisagée en construction aérienne » ; quant à la tribune, elle n'abordait que la partie Est.

1 : <http://www.enterrezlemetro.fr/2017/11/communique-de-presse-mobilite-paris.html>

2 : Le Monde, 22 janvier 2018. Texte consultable sur <https://www.gpmetropole-infos.fr/cedric-villani-interpelle-president-sauver-ligne-18-grand-paris-express/>

3 : Séance du 18 décembre 2020 sur les Mobilités.

Ligne 18 Est

En cohérence avec mes prises de position passées, je continue à appeler de mes vœux **la réalisation rapide de la partie Est de la ligne 18**. Il s'agit ici d'éviter un engorgement complet du plateau de Paris-Saclay, de répondre à une demande pressante et constante du pôle universitaire et de tous les maires concernés, sans aucune exception à ma connaissance.

La croissance démographique sur le plateau de Saclay, attendue, est considérable. Cette croissance se fera avec ou sans la ligne 18, car elle dépend avant tout des capacités des grandes écoles et établissements – construits ou en cours de construction – sur le Plateau. Une amélioration des connexions avec le pôle de vie et d'habitation de Massy et Palaiseau, avec Paris aussi, est selon moi indispensable pour éviter un engorgement complet, une saturation encore plus grave par les véhicules individuels.

Ajoutons que les travaux de construction de cette ligne sont déjà en cours : le tunnelier entame le chantier dès aujourd'hui.

Ligne 18 Ouest

En revanche, au vu de l'évolution du dossier de l'enquête publique⁴, **j'appelle à l'abandon de la partie Ouest de la ligne 18**. Les raisons sont les suivantes :

- Le projet, vu et revu, ne correspond plus à ce que l'on pouvait espérer il y a quelques années. En 2017 j'avais reçu de la part du Président de la Société du Grand Paris (SGP), et d'élus locaux de haute responsabilité, l'assurance orale que ce tronçon Ouest pourrait se réaliser en souterrain. Or cette option souterraine est maintenant abandonnée. L'option aérienne a amplement montré ses inconvénients dans le débat public : ombre au sol, hectares urbanisés dans un territoire qui doit être protégé, graves nuisances pour le monde agricole local, nuisances sonores, entraves à la biodiversité (déjà sérieusement mise à mal). Enfin l'option au sol, même si elle est moins défigurante, apporte elle aussi de graves nuisances au Plateau, surtout quand elle est combinée au projet de doublement de la RD36 et aux diverses voies dédiées. L'ensemble de voies ainsi formé atteindrait quelque 70 mètres de largeur !? Autrement dit, le Plateau serait réellement coupé en deux, et cette coupure partagerait même certaines exploitations agricoles.

4 : Les conclusions de l'enquête publique ne sont pas encore connues, mais on peut consulter les nombreuses contributions qui ont été déposées par de nombreux acteurs : https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/EP21116/Accueil.awp

- Malgré les années de débat, la confiance de la population n'a pas été conquise. Le limogeage (injustifié à mes yeux) de Thierry Dallard⁵ n'a certes pas contribué à permettre l'établissement de dialogues sur le temps long ; et il s'agissait là du quatrième limogeage consécutif du Président de la SGP. Le dialogue avec les agriculteurs, en particulier, s'est enlisé malgré des demandes et propositions constructives (mise en tranchée) qui ont été écartées. Le périmètre trop réduit de l'enquête publique a renforcé encore la méfiance des acteurs locaux, qui au reste se sont massivement exprimés contre le tronçon ouest de la ligne 18. L'établissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPAPS), la SGP ont multiplié les tentatives de sauver la mise en proposant de nombreux aménagements : je reconnais leurs efforts méritoires, mais l'impact de ces solutions reste insatisfaisant pour les principaux intéressés, comme en a témoigné la réunion de concertation du 2 juillet 2021. Au final, la confiance est durablement rompue et je ne crois plus en la possibilité de modifier à nouveau le projet pour le rendre acceptable.

- Même si le gouvernement a multiplié, ces dernières années, les déclarations sur sa volonté de préserver la Zone de protection naturelle, agricole et forestière, sa sincérité doit être mise en doute. Aucune déclaration apaisante ne pourra effacer l'insoutenable légèreté avec laquelle le gouvernement a balayé les initiatives parlementaires, dues à Aurélien Taché et à moi-même⁶, visant à renforcer le statut de ZPNAF et à l'étendre.

- La partie ouest de la ligne 18 n'a toujours pas démontré son importance ; des associations, des collectifs citoyens, des personnalités ont régulièrement remis en cause, arguments à l'appui, son utilité⁷ ; ils n'ont reçu à ce jour que de très partielles réponses. Cette contestation culmine avec la contribution du collectif COLOS à l'enquête publique, document long et argumenté⁸. L'État insiste sur l'importance de relier, sur le long terme, les pôles d'innovation les plus visibles en Essonne et dans les Yvelines : l'argument n'est guère convaincant car les déplacements entre pôles d'emploi (par opposition aux déplacements entre pôles d'habitation et d'emploi) ne constituent que 3 % des flux totaux⁹. Les flux associés ne justifient aucunement un métro¹⁰ et pourraient s'accommoder par exemple d'un bus sur voie dédiée.

5 : <https://www.contexte.com/pouvoirs/actualite/128361.html?> ; <http://www.emhditions.com/article.php?news=230>

6 : Amendements n° 4154 et 1316 du Projet de loi Lutte contre le dérèglement climatique. Rejet en Hémicycle sans le moindre commentaire.

7 : Voir le billet de COLOS <http://www.colos.info/actualites/grand-paris/140-ligne-18-la-nocivite-du-troncon-saclay-ver-sailles> ou la tribune <https://blogs.mediapart.fr/les-invites-de-mediapart/blog/300421/grand-paris-et-nouvelles-lignes-de-transports-lettre-ouverte-aux-autorites>

8 : Contribution de COLOS à l'enquête publique modificative sur la ligne 18 de juin-juillet 2021, 27 juillet 2021, <https://www.colos.info/images/doc/EP%20L18%202021%20-%20avis%20COLOS.pdf>

9 : Source : Enquête Globale Transports 2010.

10 : On pourrait en outre argumenter qu'une nouvelle liaison entre pôles d'emploi inciterait à des déplacements domicile-travail de plus grande ampleur, ce dont l'Île-de-France n'a pas besoin.

- Enfin, on ne saurait faire abstraction du contexte de crise environnementale encore plus aiguë, de la tension et de l'attention publique portée ces dernières années sur le problème des terres arables et de l'artificialisation des sols¹¹. Dans ce contexte de tension extraordinaire, renforcée par les événements météorologiques récents, l'arbitrage entre l'enjeu certain de la préservation des sols et l'enjeu incertain de la connexion des centres d'innovation peu joints, doit tourner résolument à l'avantage de la préservation. La mise en place d'un mode de transport plus léger pour la connexion à l'ouest, si elle peut apporter un confort légèrement moindre aux passagers, ne sera certainement pas de nature à entraîner une congestion.

D'autres personnalités publiques ont exprimé la même position : je pense notamment à Valérie Masson-Delmotte, qui était cosignataire avec moi de la lettre ouverte en faveur de la ligne 18 Est, mais a depuis exprimé ses vifs doutes envers le projet actuel de la ligne 18 Ouest¹². Il en va de même de Jean-Marc Jancovici¹³, également membre du Haut Conseil pour le Climat, qui est sur une position encore plus radicale.

L'Université Paris-Saclay a exprimé son souhait d'avoir une liaison vers Versailles Saint-Quentin, qui lui est rattachée¹⁴ : ce souhait légitime pourra se faire par d'autres moyens moins lourds qu'une ligne du Grand Paris Express.

En complément

Pour abandonner le tronçon ouest de la ligne 18, il faudra modifier le « schéma d'ensemble » du Grand Paris Express. Jusqu'à présent, les gouvernements successifs s'y sont refusé, sans doute pour éviter un effet « boîte de Pandore ». Mais dans le cas qui nous préoccupe, où l'on discute d'une possible atteinte majeure et durable à un territoire emblématique d'agriculture, la complexité administrative et politique ne saurait être une excuse recevable. Cela vaut aussi, bien sûr, pour le triangle de Gonesse, où la position de la gare devrait être revue.

Plus que jamais, dans une telle situation où des terres agricoles précieuses sont en proximité immédiate d'une zone de développement, le statut protecteur doit être renforcé. Ici l'urgence écologique voit un cas d'application concret et emblématique.

11 : Voir avis du CESE par Allain Bougrain-Dubourg et Pascal Férey, « Bilan de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages », septembre 2020 : <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/276344.pdf>

12 : Communication personnelle, le 7 juillet 2021

13 : Cité dans <https://www.la-croix.com/Debats/Arretons-le-cocide-plateau-Saclay-metro-deficitaire-inutile-de-passe-2021-07-26-1201167979>.

14 : Contribution à l'enquête publique du 26 juillet 2021 de l'Université Paris-Saclay.

En l'occurrence la Zone de protection naturelle, agricole et forestière apporte une réelle plus-value, souvent sous-estimée à tort : voir les comptes rendus du Comité consultatif Paris-Saclay¹⁵. Pour autant il y a encore des progrès à effectuer, et à cet égard, je maintiens la position que j'avais exprimée au Parlement : mention de la charte et du comité d'animation dans la loi ; généralisation du statut de ZPNAF à d'autres territoires à protéger, comme le site du triangle de Gonesse mais aussi beaucoup d'autres en France. Le statut de Zone à protéger (ZAP), bien moins protecteur, ne peut être une réponse satisfaisante à l'urgence de préservation des terres agricoles.

Le pôle universitaire de Paris-Saclay a besoin d'être rassuré et entendu sur l'offre de transport dont il bénéficiera, et la cohérence des différentes composantes de son campus. Cela concerne aussi bien la liaison Plateau-vallée, que la connexion avec l'Université Versailles-Saint-Quentin. Acter la fin du projet de ligne 18 Ouest du Grand Paris Express permettra de travailler spécifiquement sur ces enjeux tout en évitant les polémiques.

À cet égard, il faut rappeler que la ligne 18 Est laisse quantité de problèmes de transport en suspens à l'est du CEA – liaison plateau-vallée (axes nord-sud), projets de téléphérique, désenclavement des Ulis et particulièrement de la ZAC Courtaboeuf. Sur tous ces domaines, aucun progrès n'a été réalisé, même en plan, depuis de longues années. Au contraire, on a assisté à un blocage systématique des propositions, sans que des solutions alternatives n'émergent. Il ne fait aucun doute pour moi que le débat sur la ligne 18 a participé à étouffer ces autres problèmes. Il est donc temps de clore le débat de la ligne 18 Ouest et de s'atteler à la résolution de ces autres sujets bien plus urgents.