

Des grues envahissent le plateau de Saclay, les blés sont remplacés par des constructions, les zones humides par des routes : l'État a imposé la création d'un illusoire pôle de développement scientifique et économique sur ces terres agricoles particulièrement fertiles de l'Ile-de-France.

En 2020, est-ce encore admissible de sacrifier des terres agricoles et végétalisées, qui nourrissent, protègent la biodiversité, participent à la lutte contre le réchauffement climatique ?

En 2020, est-ce raisonnable de saturer toujours plus l'Ile-de-France au détriment des autres régions ?

En 2020, est-ce acceptable que l'expertise des citoyens sur l'avenir de leur territoire soit encore et toujours ignorée ?

Paris-Saclay, projet phare du Grand Paris, illustre tous les travers du passé, décisions publiques prises dans l'opacité, contraires aux enjeux écologiques actuels.

Des citoyens engagés de longue date dans la vie du Plateau de Saclay racontent dans cet ouvrage les combats de ceux qui y vivent, y travaillent et refusent le désastre écologique qui s'annonce pour le territoire, pour la planète.

Définir l'intérêt général est une affaire trop sérieuse pour la laisser aux seuls décideurs publics, il est temps d'associer pleinement les citoyens.



ISBN : 979-10-699-4787-0

NE PEUT ÊTRE VENDU

PARIS-SACLAY, UN DÉSASTRE HUMAIN, ENVIRONNEMENTAL ET DÉMOCRATIQUE

C. PARAYRE ET COLL.

Citoyens de terre contre État de fer



Paris-Saclay, un désastre humain, environnemental et démocratique

Ouvrage collectif d'habitants du plateau de Saclay

Claudine Parayre

Avec Harm Smit, Laurent Sainte Fare Garnot, Edith Louvier, Cyril Girardin,
Olivier Réchauchère, Olivier Delouya, Jacques Cadelec, Michel Meunier, Martine Debiesse

Citoyens de terre contre État de fer

*Paris-Saclay, un désastre humain,
environnemental et démocratique*

Ouvrage collectif d'habitants du plateau de Saclay

Claudine Parayre

avec Harm Smit, Laurent Sainte Fare Garnot, Edith Louvier,

Cyril Girardin, Olivier Réchauchère, Olivier Delouya,

Jacques Cadelec, Michel Meunier, Martine Debiesse

Janvier 2020

SOMMAIRE

Un livre citoyen pour rendre visible l'envers du décor du pôle Paris-Saclay	7
1. Derrière le Grand Paris, une opération d'urbanisation majeure sur le plateau de Saclay	11
Le vrai du faux du Grand Paris	12
Grand Paris : intérêt général ou intérêt de quelques-uns ?	22
2. Un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay, construire toujours plus	25
La Ceinture verte, une belle ambition étouffée progressivement	27
Une innovation dans l'aménagement du territoire francilien	27
Le plateau de Saclay, un espace vide à combler ?	29
Le virage des années 2000 : vers une ville nouvelle sur le plateau de Saclay	31
Un projet de pôle scientifique de prestige qui condamne d'emblée les terres agricoles	31
Le projet de pôle Paris-Saclay intégré dans la loi du Grand Paris	33
Le gigantisme en marche	35
3. Le « cluster » Paris-Saclay, un projet du passé	41
Le mythe de la concentration géographique au service de la compétitivité	41
Le refus de solutions économes	45
Le coût sanitaire et environnemental des nouveaux trajets	47
4. Un désastre écologique pour le territoire	51
Une atteinte irréversible de l'agriculture	51
Des terres agricoles sacrifiées par la loi du Grand Paris	51
L'activité agricole en danger	52
Encore plus de menaces et de nuisances si le métro était construit	53
Les risques d'inondations s'aggravent	56
Faune et flore : un enjeu de biodiversité sous-estimé	59
Les effets sur la santé	62
L'impasse volontaire sur l'évaluation globale des conséquences	64
5. Un métro sur le plateau, aberration environnementale aujourd'hui comme demain	67
Du projet de métro enterré au projet de viaduc sur le plateau	67
Les avis des habitants et des experts méprisés	70
Depuis 2010, les enquêtes se sont succédé	70
Les experts ont émis de nombreuses critiques sur le projet global	71
Tout autant de critiques sur le projet de ligne 18	73
L'intérêt public en question	74
Gaspillage d'argent, coût sous-évalué, dérapage des finances publiques	74
Coût énergétique sous-estimé, accroissement des pollutions environnementales	74
Un métro inadapté aux besoins des habitants du plateau de Saclay et des vallées	75
Le refus de solutions de transport en commun alternatives	78
Un métro sans justification, qui détruirait le territoire	79

6.	Intentions masquées, concertation absente, la démocratie bafouée	83
	Le refus d'organiser un débat global sur le besoin et la pertinence du projet d'ensemble	84
	Des informations lacunaires	87
	Des simulacres de consultation de la population	88
	Le refus de prendre en compte l'avis des scientifiques et enseignants	92
	Le refus de prendre en compte l'expertise citoyenne	95
	Des années d'actions pour se faire entendre malgré les passages en force	97
7.	Conclusion	101
	L'expertise des citoyens embarrasse	101
	Irresponsabilité, inconscience ?	102
	Une nouvelle logique pour les territoires	104
	Principaux sigles utilisés	105
	Situation du plateau de Saclay	106
	Des ouvrages utiles pour découvrir les paysages, les espaces naturels, la biodiversité, les promenades sur le plateau	107
	Sites des associations et collectifs	108

Un livre citoyen pour rendre visible l'envers du décor du pôle Paris-Saclay

Depuis plus de quinze ans, habitants et associations font entendre une voix dissonante dans le concert de superlatifs louangeurs qui entourent l'émergence du pôle Paris-Saclay, la « Silicon Valley à la française » supposée rivaliser avec son modèle des États-Unis.

De longue date, ils ont résisté aux nombreuses tentatives de destruction de leur territoire, le plateau de Saclay et ses vallées, ses villages, ses forêts, son activité agricole, son rôle nourricier, espace ouvert, lieu de respiration pour les communes alentour.

En effet l'urbanisation du plateau est une vieille obsession ministérielle qui a conduit à sacrifier plus de 1000 hectares de terres agricoles sur le plateau de Saclay depuis la fin des années 1980. On ne saurait être plus clair dans cette volonté destructrice que Christian Blanc écrivant en 2006 : « le meilleur moyen d'éviter le mitage des terres agricoles du plateau, c'est d'anticiper la fin de la vocation agricole de celui-ci »¹....

Aussi, pour contourner les élus territoriaux, et la détermination des agriculteurs, habitants et associations, l'État a imposé ses projets d'urbanisation du plateau par un dispositif appelé « opération d'intérêt national » (OIN) lui permettant ainsi de maîtriser la politique d'urbanisme. Dès le début des années 2000, apparaît un projet de « cluster d'envergure mondiale » sur le plateau de Saclay, destiné à regrouper sur un même lieu entreprises, établissements d'enseignement supérieur et laboratoires de recherche. L'OIN est instituée par décret en 2009 et la loi relative au Grand Paris en 2010 pose les fondations du « pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay ».

Le Grand Paris avec son projet de réseau de transport deviendra ainsi l'arme de l'État pour imposer sa vision de l'aménagement du plateau de Saclay et plus largement de la région Île-de-France.

¹ Christian Blanc, *La croissance ou le chaos*, éd. Odile Jacob, 2006.

Un véritable rouleau compresseur est mis en œuvre, dans l'opacité la plus totale, mêlant les fausses promesses, l'absence de consultation de la population sur le projet dans son ensemble, la non prise en compte des avis et oppositions des habitants, agriculteurs, associations et de certains élus.

Les combats sur le plateau de Saclay ont été très intenses, avec au fil du temps la constitution de collectifs et groupes d'actions permettant d'agir tous ensemble, sous des formes très diversifiées. Toutefois on ne peut que constater la grande difficulté à faire entendre d'autres arguments et une autre vision face à la lourde propagande de l'État pour pousser son projet d'aménagement, avec le soutien de nombreux élus, des directions des institutions concernées par les déménagements et la complaisance de la plupart des medias vis-à-vis des promesses de prestige du Grand Paris.

Pourtant les associations ont toujours considéré que leurs combats étaient précurseurs, quand dès le début des années 1990, elles affirmaient la nécessité de maintenir une activité agricole de proximité, de lutter contre la raréfaction des ressources naturelles, et dénonçaient l'irresponsabilité de la logique de métropolisation de l'Île-de-France qui congestionne toujours davantage, favorise l'étalement urbain et accroît les déséquilibres entre zone centrale surdéveloppée et « citoyens de seconde zone ».

Nous, habitants du plateau, engagés de longue date dans des actions de préservation et de valorisation de notre territoire, au sein d'associations et de collectifs, voulons faire partager cette histoire du plateau de Saclay. Tout en retraçant l'essentiel des processus qui s'y sont déroulés à l'initiative de l'État, nous analysons les principaux événements en tant qu'habitants soucieux de leur territoire tout autant que de l'avenir de la planète. Ainsi cet ouvrage collectif se propose de décrypter les enjeux véritables pour le territoire et de lancer une double alerte sur :

- les dégâts immédiats et à venir engendrés par l'opération Paris-Saclay,
- la vision court-termiste et dépassée de l'intérêt général que traduit cette opération, tout autant que le manque de considération pour l'expression des habitants qui s'est concrétisé dans un déni de démocratie majeur tout au long de ces années.

Ici comme ailleurs, les citoyens veulent que leurs avis soient enfin pris en compte dans la conduite des politiques publiques.

Il est encore temps d'arrêter les ravages !



1. Derrière le Grand Paris, une opération d'urbanisation majeure sur le plateau de Saclay

L'avenir du plateau de Saclay voulu par une poignée de décideurs est considéré par l'État comme un élément structurant du projet du Grand Paris. Pour comprendre ce qui se passe réellement sur le plateau de Saclay, il faut revenir aux origines, la vision de l'aménagement de l'Île-de-France portée par l'État et par l'ambition des politiques. C'est le décryptage de cette vision appliquée au « cas plateau de Saclay » qui permet d'appréhender les véritables enjeux du projet Paris-Saclay, bien au-delà d'un seul projet scientifique et industriel.

Depuis les années 1960, la volonté des décideurs a toujours été de favoriser l'expansion spatiale de l'agglomération parisienne, autour du centre de décision et d'attraction que constitue Paris. Le projet du Grand Paris, inscrit pleinement dans cette logique, se veut être, aux termes de la loi de 2010 « un projet urbain, social et économique d'intérêt national » qui « s'appuie sur un réseau de transports public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État ». Le texte prévoit la création de la société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage dédié au projet de construction d'un métro automatique, long de 150 kilomètres, autour de Paris, avec quarante gares nouvelles².

Il s'agit en effet de relier les grands pôles économiques (Saclay, Roissy, La Défense...) entre eux et avec les aéroports pour « renforcer l'attractivité internationale et parer à l'émergence de nouveaux concurrents »... et pour « libérer les moteurs de la compétitivité » ; dans ce but « l'émergence de grands pôles d'excellence, de dimension mondiale, est indispensable »³. Sur le plateau de Saclay, le gouvernement entend donc créer un pôle scientifique et technologique de renommée internationale, qui devrait être un des pivots de la compétitivité du Grand Paris.

² Devenus ultérieurement 200 km et 68 gares nouvelles.

³ Dossier du maître d'ouvrage, *débat public, le réseau de transport du Grand Paris*, Société du Grand Paris, août 2010.

Considérant que le logement est « un levier majeur d'attractivité et de développement pour l'Île-de-France »⁴, la loi a fixé un objectif de construction de 70 000 logements par an et les communes devront signer avec l'État des « contrats de développement territoriaux » pour définir les objectifs en termes de logements sociaux, de bureaux et de transports autour des gares.

Le projet du Grand Paris repris par les ministres successifs repose sur des postulats qui méritent un examen attentif auquel les associations du plateau de Saclay se sont livrées dès les débuts. Car au-delà de l'avalanche de mots ronflants, du langage du prestige et de la démesure qui inonde les discours des politiques et des institutionnels, le projet du Grand Paris apparaît avant tout comme une somme d'illusions, d'erreurs ou inexactitudes, d'aberrations ; les multiples désaccords et oppositions entre État et élus, notamment régionaux, entre citoyens et promoteurs de toutes sortes (immobilier, infrastructures, industrie du tourisme, hyper commerce), entre État et associations, en particulier associations environnementales, témoignent en réalité de la divergence de points de vue sur l'intérêt général entre citoyens et État.

Le vrai du faux du Grand Paris

Dans ce chapitre, nous voulons reprendre les mots des décideurs à l'origine du Grand Paris, contexte dans lequel s'inscrit le projet Paris-Saclay. Nous y exposerons nos arguments qui démontrent la faiblesse du discours de façade et les conséquences néfastes du projet.

Les citations des décideurs proviennent de différentes sources et notamment du dossier du maître d'ouvrage⁵ pour le débat public sur le réseau de transport du Grand Paris, août 2010.

⁴ Ibid., p. 11.

⁵ Société du Grand Paris, août 2010.

Ils ont déclaré :

*Il faut renforcer l'attractivité de la région Île-de-France - Le Grand Paris
« vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de
l'ensemble du territoire national »*

Quelques données chiffrées : la région Île-de-France est la région la plus peuplée (19 % de la population française métropolitaine sur 2 % du territoire français métropolitain) et la plus riche de France, une des plus riches d'Europe (premier bassin d'emploi européen). L'Île-de-France pèse de façon démesurée dans l'économie française avec 22 % des emplois, 31 % du PIB, 40 % des dépenses en recherche et développement. La concentration de l'activité économique attire déjà de nombreuses entreprises et draine des travailleurs qualifiés de la France entière, qui n'ont souvent pas d'autre choix que de rejoindre l'Île-de-France en début de carrière. La main-d'œuvre y est hautement qualifiée : 35 % des cadres français (ce qui signifie en comparaison de la moyenne 73 % de cadres en plus, 35 % d'ouvriers en moins). L'Île-de-France rassemble 23 % des universités françaises, 25 % des écoles d'ingénieurs (hors universités) et 22 % des écoles de commerce.

Ces chiffres sont sans équivoque, le déséquilibre entre l'Île-de-France et les autres régions françaises est majeur.

Les promoteurs du Grand Paris prétendent que la croissance économique francilienne bénéficierait, par le biais de mécanismes de redistribution, à l'ensemble des régions françaises. Ce qui plaiderait en faveur de la concentration de toute la France en Île-de-France ... En réalité renforcer l'attractivité de l'Île-de-France se fait au détriment des autres régions. En effet les études économiques récentes démontrent que les prétendus effets de « moteurs », de « ruissellement » n'existent pas⁶.

Alors pourquoi cet entêtement, si ce n'est pour entretenir la « division du travail entre régions »⁷ en renforçant encore davantage la prééminence de

⁶ Olivier Bouba-Olga et Michel Grossetti, *La métropolisation, horizon indépassable de la croissance économique ?* Revue de l'OFCE, 2015.

⁷ « À l'ère industrielle, la production nationale divisait le travail entre régions au sein d'un même pays : les régions de conception, les plus riches, avaient besoin de régions

l'Île-de-France, lieu de convergences des pouvoirs, des centres de décisions, de fabrication des opinions, assumant sans scrupule de concentrer les moyens d'investissements pour son propre compte.

Le Grand Paris non seulement ne réduit pas les déséquilibres sociaux et territoriaux mais les aggrave en concentrant les activités supérieures, privant les autres régions d'une gamme étoffée d'emplois locaux. Les villes moyennes au sein de l'association Villes de France déplorent l'exode des étudiants vers les métropoles et plaident pour une inversion de cette tendance au profit du renforcement de l'offre en enseignement supérieur dans leurs territoires⁸.

Ils ont déclaré :

La « nouvelle dynamique économique doit permettre à l'ensemble de ses habitants de profiter des fruits d'une croissance stimulée »⁹

Lors des premiers débats sur le Grand Paris, les études constataient que 30 communes sur près de 1 300 en Île-de-France accaparaient la moitié de l'emploi francilien¹⁰, et selon les prévisions de 2013, 93 % de la croissance serait concentrée dans 8 pôles de développement¹¹ au risque d'augmenter encore davantage le déséquilibre habitat/emploi. Collectifs de citoyens et associations dénonçaient déjà les dangers de cette vision de pôles de compétitivité mettant en concurrence les territoires, risque évident d'aggravation de la situation des plus pauvres.

de fabrication, plus pauvres », Guillaume Faburel, *Les métropoles barbares*, éd. Le passager clandestin, 2018.

⁸ *Les territoires cherchent à retenir leurs étudiants*, Le Monde, 4 décembre 2019.

⁹ Dossier du maître d'ouvrage, *débat public, le réseau de transport du Grand Paris*, Société du Grand Paris, août 2010.

¹⁰ Jacqueline Lorthiois, *Grand Paris : faut-il arroser là où il pleut ?*, Territoires, février 2011.

¹¹ Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, *Le projet du Grand Paris : un bilan d'étape est-il possible ?*, juin 2011.

La métropole du Grand Paris (MGP) instaurée progressivement depuis 2016 comprend Paris et la petite couronne¹² ; ce découpage renforce encore la rupture entre le centre, stratégique, lieu des décisions, de la finance et des richesses et la grande couronne, réservoir de main d'œuvre et même réservoir des pollutions du Grand Paris (stockage des déblais par exemple)...

Malheureusement cette analyse a été confirmée : les chiffres de la récente publication de l'IAU IdF¹³ démontrent que les inégalités se creusent en région Île-de-France ; on observe en effet « une polarisation toujours plus marquée entre les secteurs aisés et les secteurs pauvres ».

Depuis plusieurs années de nombreuses voix s'étaient pourtant élevées, sociologues, urbanistes, ou simplement citoyens alertant sur les risques de décrochage entre territoires¹⁴ ; les événements depuis novembre 2018 avec le « mouvement des gilets jaunes » montrent l'amplitude de la crise liée à la logique de métropolisation que la loi du Grand Paris a expérimentée avant les lois relatives aux métropoles.

La « dynamique » ne bénéficie qu'aux zones déjà riches qui accumulent encore les profits et les avantages au détriment des territoires alentour.

Ils ont déclaré :

*Les contrats de développement territorial
« contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain »,
« le Grand Paris Express permettra de juguler l'étalement urbain
en induisant une densification autour des gares ».*

¹² La Métropole du Grand Paris existe officiellement depuis le 1^{er} janvier 2016 sous la forme d'un établissement public de coopération intercommunale, elle regroupe cent trente et une communes et plus de sept millions d'habitants ; la MGP représente 30 % du produit intérieur brut français.

¹³ Institut d'aménagement et d'urbanisme, *Gentrification et paupérisation au cœur de l'Île-de-France*, mai 2019.

¹⁴ Coordination pour la solidarité des territoires d'Île-de-France contre le Grand Paris, source principale pour le présent chapitre, costif.parla.fr.

Le Grand Paris produit un résultat exactement contraire à celui recherché, il accroît l'étalement urbain, par combinaison de plusieurs phénomènes.

Avec les pôles de compétitivité, le Grand Paris induit des déplacements supplémentaires ; en effet le réseau de transport veut relier des pôles d'emploi entre eux alors que les besoins sont de relier des bassins de main d'œuvre à des pôles d'emplois. L'agglomération parisienne souffre d'une concentration excessive des emplois en son centre et d'un grave déséquilibre territorial dans la répartition des emplois et de la main-d'œuvre. À titre d'exemple, on observait au début des années 2010, 18 fois plus d'emplois que d'actifs à la Défense et 60 fois plus d'emplois que d'actifs à Roissy (47 actuellement). Dans les territoires où sont dissociés travail et domicile, les besoins en liaisons domicile/travail s'accroissent considérablement ; y étendre les liaisons de transit augmente l'évasion. Cet effet centrifuge est accentué encore par la hausse des prix du foncier et de l'immobilier. L'expérience (confirmée par les études) montre que les ménages¹⁵ mettent à profit la vitesse gagnée pour augmenter la portée de leurs déplacements en s'installant plus loin en périphérie ; de même, les entreprises se relocalisent pour bénéficier de loyers moins chers et ainsi augmenter leur productivité.

De plus la densification renchérit mécaniquement les prix du foncier et de l'immobilier. Autour des gares, les prix vont donc flamber, forçant ceux qui y habitent à migrer vers des lieux plus éloignés.

Aussi, contrairement à ce que prétend le discours officiel, le Grand Paris concourt pleinement à l'étalement urbain, les habitants de l'Île-de-France étant contraints d'habiter de plus en plus loin des pôles d'emploi. Étalement urbain synonyme pour les habitants de dégradation de la qualité de vie et d'encore et toujours plus d'émissions de gaz à effet de serre et de pollutions.

Ainsi construire sur les terres agricoles du plateau de Saclay (Essonne et Yvelines) ou du triangle de Gonesse (Val d'Oise), relève du grignotage progressif des zones naturelles et aggrave l'étalement urbain par l'expansion de la zone urbaine centrale vers le sud comme vers le nord.

¹⁵ Au sens de l'INSEE.

Ils ont déclaré :

« *Le logement : un levier majeur d'attractivité et de développement pour l'Île-de-France* »

Lors de l'enquête publique relative à la révision du schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF) en 2013, la population était de 11,5 millions d'habitants¹⁶. Un scénario tendanciel estimait la population à 12, 8 millions de personnes en Île-de-France en 2030, tandis qu'un « scénario dit volontariste qui simule l'impact de la construction de 70 000 logements par an de 2010 à 2030 » estimait à « 13, 1 millions de personnes vivraient en Île-de-France en 2030 »¹⁷ soit 300 000 personnes de plus que le scénario tendanciel.

C'est le scénario volontariste qui a été imposé par la loi du Grand Paris, en fixant un objectif de construire chaque année 70 000 logements quand le projet initial du SDRIF en prévoyait 60 000 par an.

Cette promesse a pu faire illusion dans un premier temps auprès des interlocuteurs préoccupés par la crise du logement. Toutefois, le discours ne résiste pas à l'analyse, car les logements supplémentaires seront en particulier construits autour des gares et des pôles, ils serviront à accueillir des cadres, des populations jeunes et qualifiées provenant des autres régions.

Ces opérations immobilières ne résoudront en rien le mal logement, d'autant que l'augmentation démesurée de la population fait pression sur le nombre de logements disponibles pour les plus mal logés.

La région Île-de-France est actuellement peuplée d'un peu plus de 12,2 millions ce qui témoigne d'une forte expansion de la population et il est prévu l'arrivée d'un million de Franciliens supplémentaires d'ici à 2035¹⁸.

En regard de la saturation de l'Île-de-France, il faut rappeler la situation désastreuse de nombre de villes moyennes qui perdent leurs habitants ; un

¹⁶ *Rapport d'enquête publique relative au projet de révision du SDRIF*, septembre 2013.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Source INSEE, , *Le pari perdu de la mixité sociale*, Le Monde, 1^{er} juillet 2019.

récent article¹⁹ fait même état de villes en voie de désindustrialisation condamnées à démolir une partie du parc HLM.

Continuer de porter le message qui vise à rendre l'Île-de-France « plus attractive » contribue à saturer les transports en commun, les routes et accroître toujours dégradation de la qualité de vie et de la santé, stress nourrissant déstabilisation sociale.

L'augmentation démesurée de la population, c'est le gage d'une région invivable pour une majorité de la population confrontée à la flambée des prix. Le Grand Paris, dans la logique des mégalopoles, cache mal une forte opération de spéculation immobilière, chassant les habitants modestes, transformant brutalement les quartiers, suscitant la désagrégation des lieux de vie habituels chargés de mémoire.

Ils ont déclaré :

Le réseau du Grand Paris est une chance pour enfin améliorer les transports en Île-de-France

Le projet de réseau du Grand Paris est venu concurrencer le projet de transport Arc Express élaboré par la Région Île-de-France à la même époque, dans le but d'améliorer le réseau existant et le renforcer.

Le tracé définitif, dénommé Grand Paris Express, a pour but principal de relier centres d'affaires et aéroports dans la logique d'attractivité et de concurrence internationale. S'il reprend certains tracés prévus par la Région pour améliorer les liaisons du quotidien (ligne 15 en petite couronne de banlieue à banlieue par exemple) ce n'est pas le cas pour la ligne 17 Nord Le Bourget/Roissy et la ligne 18 (dont une partie sur le plateau de Saclay) du réseau du Grand Paris au service des pôles de compétitivité et au détriment des nécessités d'amélioration des transports existants (RER B et RER C notamment). Ces lignes 17 Nord et 18 ne viendraient pas corriger un déficit structurel de transport dans des quartiers existants mais au contraire seraient des vecteurs inexorables d'urbanisation des zones agricoles. Le coût initial

¹⁹ Le Monde, *Ces villes au parc HLM devenu inutile*, 1^{er} juin 2019.

annoncé de 19 milliards est devenu au fil des ans 35 milliards, en concurrence directe avec l'amélioration des lignes fonctionnant actuellement.

Ci-après un chapitre est consacré à l'étude approfondie de la pertinence du projet de desserte du plateau de Saclay par un métro (ligne 18), ce qui en remet en question son utilité publique ; à noter que différents organismes ont également émis de nombreuses réserves sur l'opportunité de cette ligne au regard des besoins et du coût.

Un métro sur le plateau de Saclay²⁰ ! Quel gaspillage d'argent public-quand nous avons besoin de RER fiables et de transports de proximité. Mais la perspective de réalisations de prestige entre centres d'affaires et aéroports a convaincu nombre d'élus locaux, mis en concurrence entre eux par les projets de l'État. Des élus convaincus que plus de constructions, plus de transports sont des garanties de leur bilan devant leurs électeurs, alors que ces derniers ont bien compris que la démesure, la fuite en avant sont dépassées, car incompatibles avec les limites des ressources de leur territoire comme avec celles de la planète.

Plus globalement pour l'ensemble de la région, en 2012, on estimait à près de 8,3 millions le nombre de déplacements chaque jour en transports collectifs²¹, soit une croissance de 21 % depuis 2001 (1,5 millions de déplacements supplémentaires) ; depuis lors, l'explosion démographique, la logique de pôles spécialisés qui accroît la dissociation entre domicile et travail, font augmenter en permanence la demande de transport ; mais le développement de nouvelles offres de transport court en permanence après la demande.

L'explosion démographique de la région renforce la crise des transports, qui ne peuvent suivre la demande et de ce fait, les conditions de vie des habitants se détériorent chaque jour. D'autant que le réseau du Grand Paris est au service d'un aménagement du territoire qui éloigne domicile et travail, concourt à l'étalement urbain et accroît les distances parcourues. Il faut inverser la logique pour que les transports soient au service des

²⁰ Entre 4 et 5 milliards pour l'ensemble de la ligne 18.

²¹ Observatoire de la mobilité en Île-de-France, *Enquête globale transport*, juillet 2012.

populations, adaptés à leurs besoins, dans une perspective de relocalisation des emplois là où vivent les gens.

Ils disent :

« Le Grand Paris du développement durable »

Le projet du Grand Paris prévoit l'urbanisation de terres agricoles et espaces naturels dans différents territoires de la région (plateau de Saclay, triangle de Gonesse, notamment) ; le schéma directeur d'Île-de-France quant à lui a fixé à 29 000 hectares la consommation foncière à l'horizon 2030 (1 800 hectares par an environ)²².

Alors que les scientifiques alertent chaque jour davantage sur la nécessité de maintenir des terres agricoles nourricières, de combattre la perte de biodiversité, d'éviter l'artificialisation des sols et de lutter contre le dérèglement climatique, on ne peut que s'étonner de voir accoler les mots « développement durable » au projet du Grand Paris qui sacrifie terres agricoles et espaces naturels.

Rappelons que le stockage du carbone dans le sol représente un régulateur naturel majeur du climat depuis des millions d'années et que la végétalisation contribue à la régulation thermique. Autre effet du Grand Paris, le renforcement de la concentration urbaine dont on connaît le rôle sur la formation d'îlots de chaleur.

D'autres facteurs vont concourir à la production de gaz à effet de serre (GES) : les constructions ont un impact important en raison des émissions liées à la fabrication du ciment²³ et plus globalement des émissions dues à la fabrication

²² « Le SDRIF a été approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, et intègre les objectifs de l'État pour le Grand Paris en matière de construction de logements (70 000 nouveaux logements par an), de développement des transports en commun (construction des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express et amélioration des réseaux existants), de développement économique, de répartition plus équilibrée des emplois, et de préservation des espaces naturels et agricoles », Communiqué de presse, Cabinet de la ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, le 30 décembre 2013.

²³ On estime qu'une tonne de ciment produit près d'une tonne de CO₂.

des matières premières des chantiers. Sans oublier par ailleurs les destructions de ressources naturelles comme les sables²⁴, matières premières non renouvelables et qui doivent être transportées. Actuellement, les études reconnaissent que la transformation de l'existant est toujours largement plus économe en carbone que la destruction/reconstruction ; mais on préfère laisser vides des milliers de m² de bâtiments (3 millions de m² de bureaux vides) pour faire marcher encore et toujours les entreprises du BTP.

Autre facteur d'augmentation des GES, la création de pôles de développement et de leur réseau de transport provoque inexorablement une demande de production d'énergie supplémentaire.

Rappelons les termes de Bernard Cathelain, membre du directoire de la Société du Grand Paris, qui indiquait en octobre 2015 à propos du futur réseau de transport : « La consommation électrique totale du Grand Paris Express équivaldra à celle d'une ville comme Rennes »²⁵ ...On ne saurait mieux dire pour énoncer la démesure de la consommation d'énergie à venir.

Soulignons d'autres impacts environnementaux du Grand Paris, telle la question des déchets. Selon un rapport parlementaire²⁶ présenté en octobre 2014 « 60 à 80 millions de mètres cubes de déblais vont être générés » dont 45 % issus de la seule construction des tunnels des 200 kilomètres de lignes de métro. Or la région Île-de-France « n'a pas assez de capacités de stockage ». La Seine-et-Marne est d'ores et déjà mise à contribution malgré l'avis défavorable de la population en raison notamment des risques de pollutions des sols, des nappes phréatiques etc.

Sans compter les craintes liées au devenir des ressources en eau. Dans une Île-de-France surpeuplée, se posera la question de l'approvisionnement en eau. D'ici 2050, les effets du changement climatique devraient avoir pour

²⁴ Le sable, deuxième ressource la plus consommée au monde après l'eau.

²⁵ Bernard Cathelain, *Le défi énergétique du Grand Paris Express*, Connaissances des énergies, 26 octobre 2015, <https://www.connaissancesenergies.org/tribune-actualite-energies/le-defi-energetique-du-grand-paris-express>.

²⁶ Yves Albarello et Alexis Bachelay, Rapport présenté devant la commission aménagement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale, 10 décembre 2015.

conséquence une baisse significative de la recharge des ressources en eaux souterraines (25 %)²⁷ avec la baisse du débit de la Seine et de ses affluents en période de sécheresse, une limitation de ses capacités à absorber les pollutions et un fort risque d'insuffisance de l'assainissement.

La démarche du Grand Paris repose sur une conception qui s'inscrit dans les perspectives des Trente Glorieuses : elle ne tient pas compte des enjeux environnementaux actuels. Alors que la démarche devrait être de réduire à la source autant que possible le prélèvement de ressources et les pollutions engendrées, le Grand Paris continue de consommer des ressources naturelles en particulier celles qui sont rares, non renouvelables à l'échelle humaine, comme les sols, fait exploser la demande énergétique et l'émission de gaz à effet de serre.

Grand Paris : intérêt général ou intérêt de quelques-uns ?

Avec la procédure d'OIN, qui autorise l'État à une toute puissance abusive, sans information ni concertation sur le projet global, les Franciliens n'ont pas leur mot à dire sur l'avenir de leur région. Pourtant ils sont les premiers à souffrir de ce qui apparaît avant tout être une gigantesque opération de spéculation immobilière et foncière²⁸, en particulier autour des futures gares du Grand Paris : le prix du mètre carré explose dans des zones qui jusqu'ici accueillait des habitants aux revenus modestes²⁹ ; et ce que l'on nomme désormais « gentrification » est un phénomène devenu courant, processus qui accompagne les opérations de reconstruction et réserve le centre pour les plus aisés. Alors que l'offre de transports en commun ne peut suivre une demande

²⁷ REXHySS, *Impact du changement climatique sur les Ressources en eau et les Extrêmes Hydrologiques dans les bassins de la Seine et la Somme*, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, septembre 2009.

²⁸ Pour ce qui est de l'OIN Paris-Saclay, on peut remarquer que, lors de son audition, le 7 octobre 2015, par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, le futur directeur général de l'EPAPS a clairement déclaré que les constructions de logements sur le plateau de Saclay étaient nécessaires pour l'équilibre financier de l'opération Paris-Saclay.

²⁹ Et à l'heure où « *La compétition pour l'attribution des contrats fait rage entre les majors du BTP* » Le Monde 30 avril 2019.

qui explose encore plus à la faveur des déplacements rendus obligatoires pour une grande partie des Franciliens.

Dès 2014 une étude du Cercle des Transports³⁰ montrait clairement que l'on n'aurait pas les moyens de mener de front la réalisation du Grand Paris Express et la rénovation du réseau existant. Dans son rapport sur la Société du Grand Paris publié en janvier 2018, la Cour des comptes mettait en évidence que le financement du Grand Paris Express risquerait fort d'aboutir à une « dette perpétuelle » et que la réalisation de ce réseau allait préempter toutes les ressources d'ingénierie technique ; aussi recommandait-elle de réduire le périmètre du réseau. Le gouvernement l'a néanmoins maintenu intégralement et a demandé de trouver de nouvelles ressources pour son financement. Ainsi en novembre 2019, le gouvernement fait adopter un prélèvement annuel sur les budgets des départements pour financer la Société du Grand Paris, pour le « financement d'opérations prioritaires dans les transports d'Île-de-France ». Mais l'État n'engagera que 280 millions d'euros dans les projets de transport en commun en 2020 quand il faudrait 350 millions d'euros pour tenir les objectifs du contrat de plan. « Résultat : des dizaines d'investissements dans des systèmes d'exploitation, des prolongements de ligne, des achats de matériel, risquent d'être stoppés alors que l'engorgement du réseau est par endroits catastrophique »³¹. Grands projets de nouvelles lignes, au détriment de l'amélioration de l'existant ! Ni réponses aux besoins urgents, ni durabilité, c'est la fuite en avant.

Alors que la plupart des économistes³²s'accordent maintenant pour réfuter la théorie du ruissellement qui profiterait aux plus pauvres, alors qu'en 2018, la France a attiré davantage de projets d'investissements directs étrangers qu'en 2017 et fait mieux que l'Allemagne, que reste-t-il des prétextes à l'opération Grand Paris ? Est-elle autre chose qu'une gigantesque opération financière et une mise au pas de la décentralisation au détriment des autres régions ?

³⁰ Cercle des transports, *Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris*, décembre 2014, http://www.cerclledes transports.fr/wp-content/uploads/2015/07/Grand_Paris_2014.pdf.

³¹ *Transports : l'ire des départements franciliens*, Le Monde, 16 novembre 2019.

³² Fond Monétaire International, *Causes and Consequences of Income Inequality: A Global Perspective*, 2015, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/sdn/2015/sdn1513.pdf>.

Sans compter que ce terme de « Grand Paris » met mal à l'aise les habitants de la grande couronne, car il apparaît comme un terme marketing qui dévalorise l'image de leur propre territoire, et induit un lien de subordination vis-à-vis de Paris ; il est temps de prendre en considération la valeur propre des territoires de l'Ile-de-France dans leurs spécificités et leur histoire. Mais il est tout aussi essentiel que les habitants de Paris et de la petite couronne reprennent conscience qu'ils dépendent des espaces agricoles à même de les nourrir.

Recentrer la logique de l'aménagement du territoire au regard de l'articulation permanente campagne/ville devient une exigence pour l'avenir.

2. Un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay, construire toujours plus

Depuis 10 ans, de discours dithyrambiques en succession d'enquêtes publiques partielles, l'État et les élus font avancer à marche forcée les déplacements d'établissements, les constructions sur les terres agricoles du plateau de Saclay, dans une opacité permanente. Au prétexte de créer un pôle mondial, ce n^{ième} projet s'inscrit dans la continuité des opérations d'artificialisation des terres du plateau depuis 50 ans.

Habitants et notamment agriculteurs, associations, experts, les uns et les autres compétents aussi bien sur les sols, l'agriculture, la biodiversité, les pollutions et nuisances que sur l'urbanisme, les transports, l'aménagement du territoire ou les droits des populations en matière d'information, de concertation etc. ont suivi au jour le jour et questionné en permanence. Informant régulièrement les citoyens, élaborant de nombreux documents pour décrypter les discours officiels, les associations mettent à disposition des textes d'analyse et de synthèse sur leurs sites, sites propres ou sites de collectifs, notamment celui de COLOS³³, dont les textes sont largement repris dans les chapitres 2 et 5.

Retracer l'historique des évènements, mettre en perspective les projets des décideurs et les réalisations galopantes, tel est le but de ce chapitre pour comprendre les enjeux et les non-dits sur l'avenir de ce territoire auquel ses habitants sont attachés.

³³ Site : www.colos.info.

Le plateau de Saclay, un patrimoine naturel et historique

Le plateau de Saclay³⁴ fait partie de la Ceinture Verte de l'Île-de-France. Avec une largeur de 5 km et une longueur de 10 km, il est bordé au nord et au sud par les vallées de la Bièvre (site classé par le ministère chargé de l'environnement depuis juillet 2000), de la Mérintaise et de l'Yvette ; ces petites rivières sont connues depuis plusieurs siècles pour leurs crues impressionnantes entraînant, lors de pluies importantes, des inondations majeures dans des vallées encaissées et étroites. À l'ouest, le plateau de Saclay surplombe le parc naturel régional de la haute vallée de Chevreuse.

Premier grand site naturel au sud de Paris, il occupe actuellement une surface de 5 000 ha, dont désormais moins de la moitié est agricole, et moins d'un quart formé d'espaces naturels divers (bois, étangs).

Depuis le début des années 1990, différentes fouilles archéologiques³⁵ ont été menées sur le plateau de Saclay. Elles ont permis de retrouver des vestiges néolithiques et l'un des plus importants sites de la région témoignant de la présence des Celtes³⁶. Plusieurs vestiges de villas et fermes gallo-romaines indiquent une occupation agricole dès le 2^{ème} siècle avant notre ère. La villa gallo-romaine de Moulon, pourtant emblématique de cette période, reste malheureusement peu valorisée, comme « oubliée » dans les documents d'aménagement futur de ce quartier. Au moyen âge, c'est un territoire à vocation rurale et agricole, avec une faible densité d'occupation, quelques hameaux, parfois fortifiés mais essentiellement des fermes.

Constitué d'excellents limons, mais en grande partie marécageux, le plateau est rendu beaucoup plus cultivable par la création d'un gigantesque réseau de drainage et de rigoles décidé par Louis XIV pour alimenter les fontaines de Versailles, vaste chantier confié à l'architecte Thomas Gobert.

L'habitat se limitait jusqu'à très récemment à quelques villages dont plusieurs conservent et revendiquent encore aujourd'hui un caractère « rural ».

³⁴ Le plateau prend son nom du village de Saclay (moins de 3 500 habitants).

³⁵ Équipe d'archéologues bénévoles de l'Association des Activités Culturelles du CEA et Institut national de recherches archéologiques préventives.

³⁶ Amis de la Vallée de la Bièvre, Castor n° 74 et n° 75, 2013.

La Ceinture verte, une belle ambition étouffée progressivement

Une innovation dans l'aménagement du territoire francilien

En 1976, la création de cinq villes nouvelles³⁷ situées à une trentaine de kilomètres du cœur de l'agglomération est actée dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de la Région Île-de-France³⁸. « Ces villes nouvelles avaient pour objectif essentiel de concentrer l'urbanisation nouvelle, afin de maintenir, entre celles-ci, des espaces ouverts de discontinuité, permettant d'une part de maintenir une agriculture périurbaine et d'autre part d'offrir aux citadins des espaces de "respiration" »³⁹. Dès la fin des années 1970, à l'instigation de l'Agence des espaces verts d'Île-de-France, le projet de Ceinture verte est ébauché, dans le but de « préserver et de valoriser, dans un espace circulaire compris entre 10 et 30 kilomètres du cœur de l'agglomération parisienne, l'ensemble des espaces boisés, agricoles et naturels »⁴⁰. En 1987, l'Institut d'aménagement de la région Ile-de-France (IAURIF) publie une étude intitulée « une priorité régionale : la Ceinture verte de la métropole parisienne ». Le Plan Vert du Conseil régional d'Île-de-France de 1995 confirme la notion de Ceinture verte et lui assure pour but :

- d'éviter l'extension en « tache d'huile » de l'agglomération parisienne,
- de protéger l'agriculture,
- de subvenir aux besoins d'espaces verts de la population.

Cette politique volontariste de Ceinture verte était destinée à pérenniser des espaces ouverts⁴¹ non urbanisés et non urbanisables. Ces espaces ouverts

³⁷ Cergy, Evry, Marne-la-Vallée, Melun Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines.

³⁸ Le SDAU de la région parisienne de 1965 avait défini la stratégie de l'extension en villes nouvelles et prévoyait des coupures vertes entre les villes nouvelles et la zone urbanisée.

³⁹ Jérôme Régnauld, *La préservation et valorisation des espaces naturels et agricoles de la Ceinture verte et des autres secteurs périurbains en Île-de-France*, Conseil économique et social d'Île-de-France, avril 2006, www.cesr-iledefrance.fr.

⁴⁰ IAURIF, *La ceinture verte d'Île-de-France, un espace de vie à réinventer*, décembre 2005.

⁴¹ « Le concept d'espaces ouverts, traduction de l'anglais « open spaces » utilisée en France depuis la fin des années 1960, recouvre l'ensemble des espaces boisés, agricoles et naturels, c'est-à-dire ni bâtis ni imperméabilisés », Ibid.

avaient notamment un rôle structurant pour « maintenir des discontinuités entre les villes nouvelles et prévenir le débordement de celles-ci » mais aussi « préserver les discontinuités entre les villes nouvelles et l'agglomération centrale ». Cette fonction de discontinuité est particulièrement intéressante, et l'on peut mesurer à quel point cette vision avait un caractère précurseur.

Mais des divergences majeures apparaissent alors avec les planificateurs lors de l'élaboration du SDRIF de 1994 ainsi que le relate un document de synthèse réalisé par l'IAURIF en décembre 2005⁴². En effet si le SDRIF retient « comme objectifs “ le maintien et le développement des espaces naturels encore existants dans la Ceinture verte ”, il maintient sur sa carte tous les espaces urbanisables prévus par le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France de 1976 ». En conséquence, le SDRIF localise en Ceinture verte 62 % des 43 450 hectares d'espaces urbanisables du SDRIF. La Région refusera de choisir alors entre le maintien (dès lors sans fondement) et la modification de son Plan vert, qui ne fera donc pas l'objet d'une délibération mais d'une simple « publication en l'état ».

Dès lors, la Ceinture verte ne sera plus en mesure de répondre aux ambitions initiales fortes de préservation des espaces naturels. Et ce, malgré la mise en œuvre effective d'outils (subventions, aspects réglementaires pour les espaces boisés par exemple, délimitation de périmètres régionaux d'intervention foncière), destinés à asseoir son existence.

On ne reprendra pas ici l'ensemble de l'évolution des politiques régionales en matière de préservation des espaces naturels, car au-delà des intentions qui réaffirment l'intérêt de préserver les espaces naturels, il importe surtout d'observer les modifications concrètes de la Ceinture verte.

On ne peut que constater ainsi la disparition progressive de la Ceinture verte depuis les années 80, affectant tout particulièrement les espaces agricoles. Entre 1982 et 1999, chaque année ont disparu en moyenne 1 260 hectares d'espaces ruraux, dont 1 040 hectares de terres agricoles et 60 hectares de bois

⁴² IAURIF, *La ceinture verte d'Île-de-France, un espace de vie à réinventer*, décembre 2005.

et forêts⁴³. La Ceinture verte a ainsi concentré 3/5 de l'urbanisation nouvelle sur 1/5 de l'espace francilien. Et le SDRIF actuel continue dans le même sens, en prévoyant la consommation de 1800 hectares d'espaces naturels par an....

La Ceinture verte n'a pu résister que très partiellement à la pression urbaine. Le développement des villes nouvelles a conduit le plus souvent à une urbanisation continue sur des plateaux ou des vallées accompagnée de la construction de grandes infrastructures routières.

Finalement, comme l'écrivent les auteurs de « Paris Métropole : de la pieuvre à la méduse » qui constatent que toutes les « dents creuses » sont remplies les unes après les autres : « Nous sommes aujourd'hui bien loin du schéma idéal du SDAU de la Région de Paris de 1965 porté par Paul Delouvrier, car les aménageurs ont certes urbanisé les Villes Nouvelles, mais aussi comblé de nombreux espaces de respiration en zone agglomérée »⁴⁴.

Le plateau de Saclay, un espace vide à combler ?

Bien évidemment, le plateau de Saclay faisait partie dès l'origine de la Ceinture verte. Sur les cartes, il est habituellement représenté par une grande tache blanche suggérant, pour certains, un vide qui n'attend que d'être comblé.... Aussi depuis plus de 50 ans, le plateau de Saclay a fait l'objet de convoitises urbanistiques. Et dès l'après-guerre ont été implantés de plusieurs établissements scientifiques souvent sensibles ou stratégiques sur le plateau de Saclay, resté jusque-là entièrement rural.

Certains organismes ont d'ailleurs été installés sur le plateau pour éloigner leurs nuisances de la ville. Ainsi sont arrivés en 1946, le Centre d'essai des propulseurs (CEPr) qui en utilisant l'eau de l'Étang Neuf comme réfrigérant naturel pour ses installations techniques a provoqué son eutrophisation, et en 1952, le Commissariat à l'énergie atomique dont les rejets radioactifs stagnent désormais au fond de l'Étang Vieux du plateau. Les deux étangs ont une surface totale de 68 hectares, ils alimentaient auparavant le réseau des rigoles

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Jacqueline Lorthiois et Alain Lipietz, *Paris Métropole : de la pieuvre à la méduse*, mars 2013, <https://j-lorthiois.fr/paris-metropole-de-la-pieuvre-a-la-meduse/>.

irriguant le parc du Château de Versailles et aujourd'hui se déversent via le ru de Vauhallaan principalement dans la Bièvre.

Sont arrivés également : l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA) en 1947, l'Université Paris-Sud, HEC en 1964, l'Institut d'optique en 1967, l'École polytechnique en 1976. On semble avoir oublié qu'à l'époque, les déménagements ont suscité de vives oppositions des étudiants et personnels contraints d'être transférés sur le plateau. Simultanément des centres de recherche de grands groupes industriels comme Thalès (ex Thomson-CSF), Air liquide se sont implantés depuis la fin des années 1960.

En 1976, le livre blanc rédigé, sur demande du Premier ministre, par un comité de réflexion groupant les dirigeants des principaux établissements de recherche et d'enseignement du secteur, concluait à la nécessité du maintien d'une agriculture active aux motifs que :

- « elle maintient un paysage à partir d'une activité, ce qui est la meilleure manière économique de "défendre" l'environnement contre les tentations divergentes d'urbanisation désordonnée,
- elle garantit aux portes de Paris une activité utile pour un contact direct villes-campagne. »

Ainsi le SDRIF de 1976 a gelé l'urbanisation du plateau pour éviter son extension en tache d'huile, tout au moins dans la partie sud.

Que s'est-il réellement passé alors ? Si dans les années 1990, les pouvoirs publics ont marqué une pause dans l'implantation de nouveaux établissements sur la frange sud, en revanche d'autres groupes industriels sont arrivés (Renault à l'ouest depuis 1998, Danone au sud en 2000).

Et à l'ouest du plateau, beau paradoxe, en même temps que naissait l'idée de Ceinture verte, la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, décidée dès 1965 a mangé des hectares de terres agricoles du plateau de Saclay. Ainsi Guyancourt, petite ville à l'époque, a perdu 481 hectares de surfaces agricoles, soit 68 % de ses surfaces agricoles entre 1982 et 2008 (source MOS-IAU). Il ne lui restait en 2008 que 225 hectares. À l'évidence, puisqu'entre le moment de prise d'une décision de grand projet et sa réalisation, il se passe de

nombreuses années, la sagesse voudrait qu'on réexamine la pertinence du projet afin de vérifier son actualité au regard des nouvelles problématiques qui apparaissent, pour le cas échéant corriger ce qui doit l'être.

Sur le plateau de Saclay comme pour l'ensemble de la Ceinture verte, quel décalage entre l'affichage d'intentions fortes, et la réalité de la diminution des espaces ouverts et en particulier des terres agricoles, à l'heure où on s'aperçoit enfin de leur importance. Pour le plateau, décalage tout aussi notable entre un projet d'urbanisation né il y a 20 ans dans l'esprit de Christian Blanc⁴⁵ et le discours actuel sur l'environnement qui devrait changer radicalement les priorités pour l'avenir.

Le virage des années 2000 : vers une ville nouvelle sur le plateau de Saclay

Un projet de pôle scientifique de prestige qui condamne d'emblée les terres agricoles

Au début des années 2000, Christian Blanc commence à développer une vision du développement du plateau de Saclay qui sera le point de départ de son projet du Grand Paris. De son point de vue, la France est en retard en matière de recherche, il n'hésite pas à parler du « scandale du plateau de Saclay », symbole à ses yeux de l'absence d'efficacité de la recherche française. Ayant découvert le concept américain de « cluster », il s'est alors mis en tête de plaquer cette théorie sur le plateau de Saclay, dans le but d'y créer une « Silicon Valley à la française », censée booster l'économie française toute entière. Ce devait être un « cluster d'envergure mondiale », « vitrine de la haute technologie française et moteur de croissance ». Christian. Blanc faisait alors miroiter la création de 100 000 emplois dans les technologies de pointe, et prévoyait la desserte du plateau par un « transport en commun lourd de type automatique ».

⁴⁵ Des idées similaires ont donné naissance en 1969 à la technopole de Sophia Antipolis dans l'arrière-pays niçois.

Reconnaissant que « le plateau de Saclay constitue un poumon vert auquel la population est attachée et qu'il convient de protéger », il prônait d'« anticiper la fin de la vocation agricole du plateau » et d'y aménager un « parc naturel protégé de plus de 1 500 hectares »⁴⁶. Il préconisait que les pouvoirs publics agissent dans le cadre d'une opération d'intérêt national, procédure d'exception qui donne à l'État de larges pouvoirs lui permettant de réaliser un projet d'aménagement selon ses souhaits, en court-circuitant le point de vue des habitants et de leurs élus⁴⁷.

Fin octobre 2008, Christian Blanc que le Président de la République Nicolas Sarkozy a nommé secrétaire d'État au développement de la région capitale, publie un premier projet de « cluster scientifique et technologique pour le plateau de Saclay ». Ce dossier est présenté à la presse, qui s'en fait largement l'écho. Prévoyant le transfert de nombreux centres de recherche et de grandes écoles, le projet table sur une croissance de la population du plateau entre 2008 et 2020 de 35 000 habitants dont 13 000 étudiants. On y retrouve également la prévision de 100 000 travailleurs sur le plateau. Y figure en outre une ligne de métro automatique souterrain reliant Massy et Versailles. Le projet ne préserve que « 1 800 hectares d'espaces naturels, agricoles, paysagers et ruraux » qu'il dit vouloir « sanctuariser ».

Dès lors commence à circuler un projet de loi pour la création d'un « Établissement public de Paris-Saclay » (EPPS), destiné à mettre en œuvre le projet. Plusieurs versions successives de ce document, qui ne porte pas encore l'étiquette « Grand Paris », ont circulé entre les ministères. Ce projet de loi étonne par son caractère dérogoire, l'État se substituant quasi intégralement aux collectivités territoriales.

En parallèle, s'organise, sous la tutelle de la ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, le projet « Plan Campus », visant à regrouper

⁴⁶ Christian Blanc, *La Croissance ou le Chaos*, éd. Odile Jacob, 2006.

⁴⁷ Les lois de décentralisation des années 1980 avaient ôté à l'État toutes ses prérogatives en matière d'aménagement. La procédure d'OIN avait alors été instituée pour permettre à l'État de reprendre la main lorsqu'il juge qu'un projet d'intérêt national le nécessite.

sur le plateau un ensemble d'établissements d'enseignement et de recherche, autour de ceux qui y sont déjà implantés, tels Polytechnique, Supelec et HEC. Il prévoit aussi le transfert de l'Université Paris XI d'Orsay vers le plateau plutôt que sa rénovation. Les opérations immobilières doivent être financées par des partenariats publics-privés.

En février 2009, on commence à parler d'un projet de Christian Blanc pour un réseau de métro autour de Paris. Le but initial de Christian Blanc était de relier le pôle Saclay aux aéroports, mais pour le justifier, d'autres pôles de développement ont été artificiellement ajoutés au projet devenu projet du Grand Paris.

En mars 2009, le décret n° 2009-248 inscrit les opérations d'aménagement du plateau de Saclay parmi les OIN. Le périmètre de l'OIN s'étend au-delà du plateau sur 7 700 hectares et concerne 49 communes (4 communautés d'agglomération) sur les départements de l'Essonne et des Yvelines.

Le projet de pôle Paris-Saclay intégré dans la loi du Grand Paris

Finalement l'État abandonne le projet de loi portant exclusivement sur Saclay en choisissant de l'inscrire dans la loi dite du Grand Paris qui est en fait essentiellement consacrée à la création du réseau de transport francilien en double boucle autour de Paris, aussitôt surnommée « Grand Huit » par la presse. Une des deux boucles relie les aéroports de Roissy et d'Orly en passant par Saclay...

Cette approche élude ainsi un débat spécifique sur le bien-fondé du projet plateau de Saclay.

A la suite du concours d'architectes, qu'il avait lancé en septembre 2007, Nicolas Sarkozy présente ses orientations pour le Grand Paris, le 29 avril 2009, à la Cité de l'architecture et du patrimoine à Paris. Il y expose des motivations qui reprennent les visions de Christian Blanc sur la lutte acharnée entre villes-monde qui imposerait que Paris poursuive son extension, renforce son attractivité et sa croissance.

Puis s'enchaînent les étapes de l'élaboration de la loi du Grand Paris.

Pour le plateau de Saclay, les débats sont houleux, les associations et les agriculteurs multiplient les rencontres avec les élus pour les convaincre de sanctuariser les terres agricoles du plateau et obtenir des réponses sur les intentions réelles des pouvoirs publics sur l'avenir du plateau de Saclay ; interrogations restées sans réponse ...

En définitive, la loi est étrangement structurée autour d'un projet de métro et d'un chapitre spécifique destiné à créer « un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay », elle est votée en juin 2010 ; elle établit une zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF) d'au moins 2 300 hectares (là où Christian Blanc ne voulait que 2 300 hectares environ) actant ainsi la destruction de près de 400 hectares de terres agricoles. Alors que le projet initial ne prévoyait aucune concertation sur le projet de double boucle (Grand Huit), le compromis entre les parlementaires des deux chambres comprend le lancement d'un débat public, sous l'autorité de la Commission nationale du débat public (CNDP) sur chacun des deux projets de métro automatique autour de Paris, le projet Grand Huit de l'État et le projet Arc Express de la Région.

Mais les associations n'obtiennent pas l'organisation d'un débat public spécifique sur l'ensemble du projet d'aménagement du plateau de Saclay, qu'elles avaient déjà réclamé en 2009. Compte tenu des sommes engagées, c'est pourtant une obligation légale, mais la loi ne prévoit pas de sanction en cas de non-respect de cette obligation. Sans doute un tel débat a été jugé trop risqué par l'État qui a préféré se réserver le droit de décider seul de l'avenir du territoire sans révéler à ce stade l'ensemble de ses intentions réelles.

Si la loi du Grand Paris avait été attaquée au Conseil constitutionnel sur ses clauses antidémocratiques, elle aurait eu de fortes chances d'être remise en cause. Pour éviter ceci, d'ultimes tractations ont lieu à l'Élysée, le 10 juin 2010, entre l'État, le Conseil régional et la municipalité de Paris, où l'État s'engage à débloquent le transfert du nouveau SDRIF voté par la Région en septembre 2008 vers le Conseil d'État pour approbation. Cependant, ce SDRIF n'étant pas compatible avec la nouvelle loi, le Conseil d'État ne pouvait faire autrement que de ne pas l'approuver, d'où une nouvelle procédure de révision.

Entre-temps, en mai 2010, Christian Blanc avait publié un livre⁴⁸ dans lequel il élabore ses ambitions pour le Grand Paris. Il développe sa vision d'un bassin d'emploi unifié, où chacun peut « se déplacer de façon agréable et rapidement d'un bout à l'autre de la métropole ». Dans une interview donnée au journal Paris Match au sujet de son livre, Christian Blanc ne nie pas qu'il se voit comme le successeur de Haussmann et Delouvrier, eux aussi, à leurs époques respectives, investis de pouvoirs d'exception pour réaliser leurs projets.

Fin septembre 2010, le conseil d'administration de l'Établissement public Paris-Saclay (EPPS), établissement chargé de l'aménagement est mis en place et un mois plus tard, Pierre Veltz est nommé Président Directeur Général de l'EPPS⁴⁹. Pendant que l'EPPS avance dans l'installation de ses équipes, de sa communication, et lance ses premiers projets, les deux débats publics portant sur les réseaux de transports franciliens sont organisés comme prévu, courant 2011, sous l'autorité de la CNDP (cf. chapitre 5), mobilisant habitants et associations pour faire entendre leurs arguments. L'État et la Région finissent par trouver un accord pour un projet commun qui reprend les exigences des deux partenaires, et le rouleau compresseur se met en marche sur le plateau de Saclay. Les enquêtes publiques vont se succéder, plaçant les habitants devant le fait accompli, sans qu'ils aient pu avoir accès aux informations sur le projet Saclay dans sa globalité.

Le gigantisme en marche

En 2011, l'EPPS lance son projet de création d'une Zone d'aménagement concerté (ZAC) pour l'aménagement du quartier de l'École polytechnique. Pendant ce temps, l'intercommunalité locale, la Communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS), présidée par François Lamy,

⁴⁸ Christian Blanc, *Le Grand Paris du 21^{ème} siècle*, éd. Le Cherche midi, 2010.

⁴⁹ La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) du 27 janvier 2014, transforme l'EPPS en EPAPS (Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay), transformation rendue effective par un décret de 2015. Les collectivités territoriales y sont davantage représentées. Pour autant, la prépondérance de l'État, qui a trois représentants au conseil d'administration et y nomme sept « personnalités qualifiées », sur un total de vingt membres, n'est pas remise en cause.

député-maire de Palaiseau, pratique la politique de la chaise vide au conseil d'administration de l'EPPS, car elle exige de copiloter l'aménagement du plateau, pour lequel elle nourrit toutefois des ambitions qui n'ont rien à envier à celles de l'EPPS.

Dès lors, l'EPPS abandonne le positionnement strictement techno-scientifique adopté jusque-là et renomme le « campus-cluster d'excellence » en « campus urbain », voire « super-cluster métropolitain », avec une doctrine de mixité à parts égales entre recherche et enseignement, développement économique et habitat. En outre, le projet intègre désormais l'implantation de la ligne de métro du Grand Paris Express devant desservir « le cluster », pour reprendre l'appellation qu'affectionnent les promoteurs, car signe de prestige international.

L'EPPS élabore ce qu'il appelle un Schéma de développement territorial (SDT), socle commun de deux futurs contrats de développement territorial (CDT)⁵⁰ : l'un pour la frange sud du plateau, l'autre à l'ouest, pour le secteur de Satory-la Minière. Sur la frange sud, il s'agit clairement de l'amorce d'une ville nouvelle avec une population de l'ordre de 35 000 habitants (soit exactement le chiffre annoncé par Christian Blanc en 2008). À l'ouest il est, prévu à moyen terme la construction de 3 600 logements par an soit l'arrivée en 15 ans de plus de 120 000 personnes.

À la suite des élections présidentielles et législatives de mai 2012, le maire de Palaiseau, président de la CAPS, devient ministre délégué en charge de la politique de la ville auprès de Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement, à qui est attribuée la responsabilité du Grand Paris.

Cécile Duflot qui, en janvier 2011, avait déclaré « pas question d'un métro à Saclay » donne mission à Pascal Auzannet pour réévaluer les coûts du Grand Paris. On pouvait s'attendre à ce que ce ministère ramène le projet du Grand Paris à des proportions plus raisonnables. Cependant, il apparaît rapidement que le vrai centre de décision concernant le Grand Paris s'est déplacé vers le

⁵⁰ Le CDT, contrat entre l'État et les collectivités locales, est une innovation de la loi du Grand Paris, mais qui ne rentre dans aucun cadre juridique existant.

cabinet du Premier ministre Jean-Marc Ayrault. Aussi n'est-il pas surprenant que ce soit le Premier ministre lui-même, qui vienne annoncer officiellement que le nouveau gouvernement endosse le projet du Grand Paris, y compris celui de l'aménagement du plateau de Saclay, avec des discours incantatoires assez similaires à ceux du gouvernement précédent.

Lorsque Pascal Auzannet dans son rapport fin 2012 constate que les coûts avaient été très largement sous-estimés (de près de 10 milliards d'Euros), la seule conclusion qui en résulte n'est pas la remise en question du projet mais son rééchelonnement. En mars 2013, Jean Marc Ayrault, annonce une nouvelle version du Grand Paris Express, le « Nouveau Grand Paris », avec de nouvelles échéances.

Conforté par le soutien du gouvernement, l'EPPS poursuit, de concert avec la CAPS, sa course folle vers le gigantisme sans que les habitants en soient informés. En témoignent les propos de Pierre Veltz qui, lors d'une conférence à HEC en novembre 2013, déclare que « Ce projet, gigantesque, n'est pas nécessairement bien connu aujourd'hui de nos concitoyens, tant sa taille que son ampleur ». Il y considère aussi que la ligne 18 constitue « une condition sine qua non de réussite de l'opération ».

Au printemps 2013, le projet d'aménagement entre dans une phase de consultation du public imposée par la loi. Elle cible deux « quartiers » : celui de l'École polytechnique et celui du plateau de Moulon, situés à l'est et à l'ouest de la frange sud du plateau, respectivement. Comparé au projet présenté en 2011, le nouveau projet d'aménagement du quartier de Polytechnique a plus que doublé ses ambitions urbanistiques, sous prétexte de la future implantation d'une gare de métro dans ce secteur.

Le SDRIF est adopté le 18 octobre 2013 par délibération du conseil régional et approuvé par décret en Conseil d'État du 27 décembre 2013. Il inscrit plus de vingt pastilles d'urbanisation préférentielle sur la frange sud du plateau. Chaque pastille représente environ 25 hectares, plus de 500 hectares risquent donc de disparaître sous les constructions. À l'ouest, de nombreuses pastilles d'urbanisation préférentielle sont localisées sur la zone de Satory, Toussus-le-Noble, Guyancourt. On voit mal comment à terme ces pastilles d'urbanisation

peuvent être compatibles avec la préservation des terres agricoles et espaces naturels du plateau.

En 2017, un projet ubuesque d'accueillir l'exposition universelle de 2025 sur le plateau de Saclay est porté par la grande majorité des élus essonniers. En effet entre les deux quartiers évoqués ci-dessus, se trouve un troisième « quartier » : celui de Corbeville, également voué à l'urbanisation, mais dans une phase ultérieure. C'est sur cette zone qu'un certain nombre d'élus de l'Essonne, y compris les députés décident de proposer d'accueillir la future exposition universelle : 50 à 80 millions de visiteurs espérés sur six mois, construction d'une sphère de 127 mètres de diamètre pour le village global sur 110 hectares de terres agricoles, avec création d'immenses parkings, élargissement des routes. Dans une tribune parue dans le Journal du dimanche le 15 juin 2017, quelques élus essonniers n'hésitent pas à faire miroiter 23 milliards d'euros de retombées, et la création de 160 000 emplois pérennes sur le territoire, « notamment dans les secteurs de l'économie de demain ». Les habitants se mobilisent contre ce projet qui va détruire des terres agricoles, congestionner le territoire, amorcer l'urbanisation de la zone de Corbeville, avec la présence d'un immense dôme sur des champs ! Finalement la France retirera sa candidature pour l'accueil de l'Exposition universelle sur décision du Premier ministre. Comble de l'absurde, le thème choisi pour l'exposition de 2025 est « la connaissance à partager, la planète à protéger »... et sur la zone de Corbeville il aurait fallu commencer pour organiser l'évènement par détruire et pour toujours des terres cultivables et des zones forestières....

Mais à Corbeville, d'autres projets ont surgi depuis, avec notamment le projet saugrenu de fermer trois hôpitaux essonniers pour créer un hôpital de moindre capacité, mais de prestige, sur cette zone...

Chaque jour, les élus, dans leur grande majorité, s'engagent davantage dans la voie de la démesure, de la course au prestige sans même consulter les habitants sur les enjeux réels. Ils s'inscrivent pleinement dans la logique développée par Christian Blanc en 2008 qui dans son projet initial de « cluster Paris-Saclay » ne conservait que 1 800 hectares d'espaces naturels

sur le plateau. On était bel et bien dans une logique de construction de ville nouvelle. Force est de constater qu'avec un objectif de plus de 80 000 chercheurs et étudiants sur le plateau en 2025, et des perspectives de constructions de milliers de logements, c'est toujours cette même logique qui sous-tend le projet aujourd'hui.

3. Le « cluster » Paris-Saclay, un projet du passé

La création d'un « pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay » imposait-elle des opérations de transfert, de construction de bâtiments et d'infrastructures en détruisant près de 400 hectares de terres agricoles ? Comment expliquer que les pouvoirs publics aient fait le choix de poursuivre la destruction d'espaces naturels et d'une activité agricole dynamique dans la Ceinture verte ? Y-a-t-il réellement des arguments solides qui justifient de tels sacrifices ? Quelle est la pertinence du concept de « cluster » au regard des enjeux écologiques du 21^{ème} siècle ?

Le mythe de la concentration géographique au service de la compétitivité

À l'origine, un double postulat : d'une part il faut renforcer la compétitivité de l'Île-de-France au niveau mondial en spécialisant les territoires, et d'autre part la recherche doit être au service de l'innovation, moteur du développement économique : « Ce qui est donc le moteur de la croissance, c'est la dynamique du couple connaissance/innovation »⁵¹. L'on n'entrera pas dans ce qui suit dans le débat sur le concept d'innovation, ses liens avec la recherche, sa valeur marchande, son usage in fine. En revanche nous nous intéressons à la pertinence du modèle « cluster » appliqué au plateau de Saclay selon la volonté de Christian Blanc, endossée par Nicolas Sarkozy puis par François Hollande

L'Île-de-France concentre près de 40 % des moyens de la recherche publique en France, dont une bonne part déjà sur le plateau de Saclay, l'objectif étant d'arriver à 20 % de la recherche sur le pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay. L'État décide donc de regrouper différents organismes scientifiques, universitaires et des entreprises sur le plateau de Saclay, au motif que le rapprochement géographique induirait une meilleure performance, sur le modèle de la Silicon Valley californienne ; mais celle-ci est

⁵¹ Annick Jacq, *L'OIN du plateau de Saclay – Science contre démocratie ou science sans démocratie*, septembre 2011.

née et s'est développée de façon spontanée et non dirigée ! Sans compter que la vraie Silicon Valley occupe un territoire correspondant à la moitié de la superficie de l'Île-de-France avec 7 000 sociétés technologiques, 1,3 millions de salariés. Autre échelle que Saclay et les quelques kilomètres carrés du plateau... Mais nombreux ont été nos brillants décideurs, ministres compris, à vanter le rôle essentiel d'une cafétéria commune à différentes institutions pour faciliter les échanges et donc l'innovation, et le développement...

Diverses études portant sur les phénomènes de concentration dans la recherche montrent que ce modèle de regroupement n'est plus pertinent.

Ainsi une étude québécoise analysant l'échec d'un cluster⁵² montre que la proximité physique peut même être contre-productive car susceptible d'exacerber des rivalités entre les acteurs au lieu de les inciter à coopérer, en particulier lorsque cette proximité est imposée par le haut, comme c'est le cas à Saclay. Dans un ouvrage consacré à l'étude des pôles de compétitivité, les auteurs⁵³ insistent sur le fait que les clusters ne se décrètent pas. Ils soulignent qu'un des artisans du succès de la Silicon Valley, Frederik Terman, l'ancien vice-président de l'université de Stanford, essaya de reproduire cette expérience, sur la sollicitation des laboratoires Bell, dans le New Jersey, et que ce fut un échec...

Regrouper sur un même site va également à contre-courant de la tendance observée sur le plan international, depuis une vingtaine d'années, vers une déconcentration des activités scientifiques. Un communiqué du CNRS⁵⁴ indique que les résultats d'une étude franco-québécoise permettent de « remettre radicalement en question les postulats selon lesquels la production scientifique obéirait à un processus inéluctable de concentration dans quelques grandes métropoles, en direction desquelles il faudrait concentrer les moyens. »

⁵² CAS Orsay, <http://casorsay.canalblog.com/>, post du 9 avril 2013.

⁵³ Duranton et al. *Les pôles de compétitivité : que peut-on en attendre ? (rêves et réalités)*, éd. ENS rue d'Ulm, 2008.

⁵⁴ Communiqué de presse du CNRS, *Une nouvelle géographie mondiale des villes de science se dessine*, décembre 2013, <http://www2.cnrs.fr/presse/communiqué/3353.htm>.

De plus le modèle de cluster implanté en dehors des grandes agglomérations est désormais passé de mode. Déjà en 2009, la revue Business Week annonçait que « l'innovation retourne en centre-ville », au sein de « districts d'innovation ». Selon l'urbaniste canadienne Jane Jacobs, « des idées nouvelles ont besoin de bâtiments anciens ». On observe d'ailleurs davantage de start-up dans la ville de San Francisco que dans toute la Silicon Valley !

Plus localement, Microsoft et Cisco, qui ont quitté Courtaboeuf pour s'installer dans le cœur de l'agglomération parisienne (à Issy-les-Moulineaux), afin de bénéficier des aménités de la ville, illustrent ces tendances, de même que l'incubateur aux 1 000 start-up de la Halle Freyssinet à Paris (13^{ème}) et l'installation de diverses entreprises innovantes à Paris (12^{ème}). C'est sans doute pour les mêmes raisons que l'École des Mines a préféré ne pas déménager du Quartier latin vers le plateau de Saclay.

Concentration des organismes universitaires et de recherche sur le plateau de Saclay va de pair avec gigantisme de l'Université. Lors de la création de l'Université Paris-Saclay, fin 2014, sous son statut initial de « Communauté d'universités et établissements » (COMUE), de nombreux discours ont salué la taille de ce nouveau conglomérat⁵⁵, mettant en avant par exemple que Paris-Saclay sera plus de deux fois plus grande (70 000 étudiants⁵⁶) que l'Université de Berkeley en Californie (35 000 étudiants).

On observe pourtant qu'aucune des universités parmi les mieux classées internationalement en 2019 (« top 20 » mondial) n'atteint la taille de Paris-Saclay, loin s'en faut, et celle de Berkeley est de beaucoup la plus grande parmi celles du « top 10 » mondial. L'Université de Cambridge, souvent citée

⁵⁵ 19 établissements membres :

- deux universités : l'Université Paris-Sud et l'Université Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines,

- onze grandes écoles : Agro ParisTech, Centrale Paris, ENS Cachan, ENSAE ParisTech, ENSTA ParisTech, l'École polytechnique, GENES (Groupe des écoles nationales d'économie et statistique), HEC, l'Institut Mines-Télécom, l'Institut d'optique, Supelec,

- sept organismes de recherche : CNRS, CEA, IHES, INRA, INRIA, ONERA, INSERM.

⁵⁶ Ce chiffre inclut quelque 20 000 étudiants de l'Université Versailles Saint Quentin et 10 000 étudiants de l'Université d'Évry.

en exemple, classée 3^{ème} en 2019 au classement de Shanghai⁵⁷ accueille moins de 18 000 étudiants.

Pour prolonger la comparaison entre les universités de Berkeley et de Paris-Saclay en termes d'insertion urbaine : le campus de Berkeley (72 ha) est un vrai campus urbain, situé le long de la baie de San Francisco, très urbanisée, où les étudiants sont sur place et profitent des aménités de la ville, alors que le campus d'Orsay est déjà à la limite de la zone urbaine et son extension sur le plateau se trouve en milieu rural, avec un urbanisme qui aura sans doute beaucoup de mal à créer une quelconque convivialité urbaine. Comme l'atteste cet avis d'architecte, l'étendue du campus Paris-Saclay (600 ha, campus d'Orsay y compris) n'est pas de nature à simplifier ce problème : « Le péché originel du projet est que l'échelle du "campus" de Saclay n'est pas celle d'un campus mais celle d'une ville. Sauf que son développement n'est pas envisagé comme celui d'une ville mais comme celui d'un campus. »⁵⁸

L'étude Clusters mondiaux de l'IAU IdF⁵⁹ indique que « s'entendre théoriquement sur une seule définition du terme cluster est donc presque impossible, l'utilisation prête de plus en plus à confusion »... « le cluster peut prendre une grande variété de formes, dans certaines formes, la proximité géographique est au second plan, car c'est l'aspect relationnel qui est privilégié, la mise en réseau des acteurs ».

Dès lors pourquoi choisir la concentration géographique, et ses conséquences, le renforcement de la mise en concurrence des équipes et la démesure de l'Université, contraires à la qualité, inefficaces et inadaptés au regard des objectifs maintes fois affichés.

⁵⁷ Academic Ranking of World Universities 2019, <http://www.shanghairanking.com/ARWU2019.html>.

⁵⁸ Christophe Leray, *Saclay : la ville qui n'existe pas*, Chroniques d'architecture, 12 octobre 2017, <https://chroniques-architecture.com/saclay-la-ville-qui-nexiste-pas>.

⁵⁹ Arnaud Largier, Sylvie Lartigue, Odile Soulard, Christine Tarquis, *Clusters mondiaux*, IAU IdF, janvier 2008.

Le refus de solutions économes

Dans le cadre du « Plan-Campus du plateau de Saclay » accepté début juillet 2008, la rénovation des locaux existants de l'Université est prévue. Mais on apprend en octobre de cette même année que Christian Blanc a décidé que, plutôt que de rénover, il vaut mieux déménager l'Université Paris Sud, (située pour l'essentiel dans la vallée de l'Yvette) sur le plateau ! Et ce, pour un coût infiniment supérieur. Alors que la faculté est située à côté du RER B, on oblige étudiants et chercheurs à déménager de deux kilomètres sur le plateau sans transport efficace pour y arriver. Les constructions sur le plateau entraînent ainsi une dispersion des locaux utilisés par les enseignants et étudiants, les obligeant à faire des allers retours entre vallée et plateau.

Et que dire du déménagement de l'école d'ingénieurs AgroParisTech installée dans un domaine de 300 hectares, à Grignon, dans un site tout à fait remarquable, avec un château classé du 17^{ème} siècle, un arboretum, une carrière géologique de 500 m² mondialement connue pour ses fossiles, et une ferme expérimentale. Ce domaine se consacre à l'enseignement agronomique depuis près de deux siècles, en y associant une forte composante de recherche agronomique depuis le 19^{ème} siècle, avec environ 350 agents de l'Institut National de la Recherche agronomique⁶⁰ (INRA) encore aujourd'hui. Pourtant il a été décidé que les enseignants-chercheurs, et les personnels des laboratoires INRA associés, devront quitter leurs terrains expérimentaux et des laboratoires très récents, livrés en 2002 et 2009, pour rejoindre un nouveau site, à Palaiseau, sans garantie de pouvoir disposer de terrains expérimentaux.

Comment comprendre que, sur Saclay, le projet de campus, qui se dit dédié à la recherche, puisse dans le même temps artificialiser les 2/3 des terres agricoles expérimentales de l'unité de l'INRA de Moulon (50 ha sur 75), donc organiser l'amputation de cet outil expérimental essentiel des chercheurs, au moment même où arrivent les besoins des unités de Grignon. Comble de

⁶⁰ Devenu INRAE au 01/01/2020 par fusion avec l'Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture.

l'absurde de ces décisions, il n'existe actuellement que d'infimes possibilités de récupérer quelques surfaces expérimentales ailleurs sur le plateau, à proximité de la nouvelle implantation AgroParisTech-INRA. Cette situation obligera probablement les chercheurs à retrouver des terrains d'expérimentation à plusieurs kilomètres de leurs futurs laboratoires, rendant très difficile et incommode le suivi expérimental dans de telles conditions, d'autant qu'il faut plusieurs années pour conduire des expérimentations et tirer les enseignements de l'évolution des dispositifs agronomiques sur lesquels travaille la recherche.

Enfin, l'idée même qu'AgroParisTech et l'INRA participent à cette vaste opération d'artificialisation au Sud de Paris, sur des sols connus pour être extrêmement fertiles, interroge tout de même énormément sur la considération que peuvent avoir ces établissements pour la protection des sols, celle de la biodiversité, et enfin les enjeux environnementaux et écologiques du 21^{ème} siècle. Les choix financiers qui orientent cette décision d'abandonner et vendre le domaine historique AgroParisTech de Grignon, pour partir sur Palaiseau, sont également très discutables. En effet environ 40 millions d'euros ont été investis depuis la fin des années 90 sur le site de Grignon, or la vente de la totalité du domaine, avec parc de 300 ha et château compris, est évaluée autour de 30 millions d'euros, alors même que la facture de construction du nouveau site sur le plateau s'élèverait à 200 millions d'euros...

Quelle incohérence de gestion des fonds publics que de faire déplacer des organismes ayant bénéficié d'investissements publics au moment de la prise de décision de déplacement. AgroParisTech n'est pas le seul cas. On peut citer aussi l'ENS Cachan⁶¹ où des investissements immobiliers ont été faits sur le site avec construction d'un bâtiment neuf inauguré en 2007 pour un coût de 9 millions d'euros et de nombreux travaux d'amélioration y compris en 2015.

⁶¹ Désormais nommée ENS Paris-Saclay.

En parallèle, aucune étude n'a été menée pour prendre en considération l'existence à proximité de Saclay du parc d'activité de Courtaboeuf, l'un des plus grands d'Europe qui offre une capacité de développement économique mais dont la requalification est nécessaire et urgente. Il aurait été pertinent de s'interroger sur la difficulté d'attractivité de cette zone qui jouxte le plateau de Saclay avant de tenter de faire venir de nouveaux organismes. Une option aurait pu être de revitaliser la zone de Courtaboeuf, mutualiser les compétences des personnels et des entreprises de Courtaboeuf avec les activités de Saclay dans une vision globale d'aménagement du territoire.

Les scientifiques qui travaillent aujourd'hui via Internet, vidéoconférences etc. ont-ils réellement besoin d'être déplacés pour travailler en commun ? On veut inventer la coopération, quand elle a toujours existé, lorsqu'il y a un intérêt scientifique à collaborer. Plutôt que de désorganiser voire désagréger l'existant, des alternatives pouvaient être proposées pour renforcer les coopérations, à l'image des liens créés entre Paris-Saclay et l'université d'Évry, qui reste sur son site. Ce modèle respecte les communautés de travail, la qualité de vie des personnels et étudiants en évitant des transferts imposés. Il évite ainsi de « déshabiller » une commune pour une autre, et conserve un aménagement respectueux du territoire. Rappelons par exemple que l'ENS Cachan faisait partie de la vallée scientifique de la Bièvre et qu'en 2009 le conseil municipal de Villejuif estimait que « le projet de déménagement de l'ENS Cachan devait être reconsidéré » en tenant compte « des dynamiques d'ores et déjà engagées » et concluait « ces délocalisations ne pourront que nuire au nécessaire maillage entre entreprises, établissements d'enseignement supérieur, laboratoires de recherche et services publics. Ces partenariats sont nécessaires pour le développement d'un territoire équilibré ».

Le coût sanitaire et environnemental des nouveaux trajets

« Le meilleur transport, le moins cher, le plus court et le moins pénible, est celui qu'on évite ! »⁶².

⁶² Jacqueline Lorthiois et Harm Smit, *Les écueils du Grand Paris Express*, juin 2019, <https://www.metropolitiques.eu/Les-ecueils-du-Grand-Paris-Express.html>.

Les pouvoirs publics ont choisi l'inverse : induire une augmentation incessante des déplacements et une demande sans fin de nouvelles infrastructures de mobilité, en voulant concentrer les activités dans les pôles de compétitivité du Grand Paris ; les sièges sociaux et implantations vont d'un bout à l'autre de la région parisienne et rendent dépendants des transports des milliers de personnes en obligeant à ajouter des kilomètres au trajet quotidien.

Au premier rang, dans cette vision de l'Île-de-France, le cluster Paris-Saclay, qui concentre géographiquement organismes publics et privés, contraint ainsi les personnels à faire de nouveaux trajets domicile/travail complexes et plus longs ; il en résulte un accroissement de la dissociation entre domicile et lieu de travail et une augmentation mécanique de la demande de transports.

À l'heure où le problème du dérèglement climatique devrait être intégré en permanence dans les politiques publiques, il est particulièrement choquant que l'État s'arroge le droit de faire exploser la demande de transports et par là même la facture énergétique, la production de gaz à effet de serre (GES) et les pollutions atmosphériques. Choquant et particulièrement absurde quand il s'agit de transférer sur le plateau des salariés qui étaient, jusque-là, dans des endroits mieux desservis par les transports en commun ! C'est le cas de l'Université Paris-Sud située à Orsay près du RER B.

Il est tout aussi choquant de faire déplacer les personnes quotidiennement au prix de dégradation permanente de leurs conditions de travail, de leur santé, de leur vie personnelle. À titre d'exemple s'agissant du déplacement d'EDF, la direction elle-même a chiffré l'allongement des trajets domicile-travail du personnel à 22 km aller-retour par personne en moyenne. Avec en conséquence, un double impact sanitaire et environnemental : fatigue, stress, dégradation de la qualité de vie, pollutions atmosphériques, retentissement sur le climat car ces déplacements supplémentaires ont été estimés à 1,5 millions de km supplémentaires par an, soit une augmentation des émissions de dioxyde de carbone de 140 TeqC/an.

C'est promouvoir un mode de vie absurde où chacun considère habituel d'être en perpétuel déplacement, rendant plus difficile d'investir son domicile comme lieu de vie, et donc d'avoir une vision collective de l'avenir de son territoire.

Un remède à tous ces déplacements selon les promoteurs du projet : de nouvelles lignes de métro ! Comme si créer de nouvelles infrastructures, les faire fonctionner était une opération blanche en termes de coût carbone (voir ci-après chapitre 5).

Ainsi créer un cluster fondé sur la concentration géographique pour favoriser la dynamique économique, c'est une justification en trompe l'œil pour la construction progressive d'une ville sur le plateau de Saclay. La recherche a bon dos ! Les motifs qui conduisent à déménager des organismes qui fonctionnent bien là où ils sont installés⁶³, au prix du sacrifice des terres agricoles relèvent davantage d'une mise au pas de la recherche que d'une volonté de la développer. La solution la plus efficace, la moins chère pour faire travailler ensemble des institutions qui ont chacune leur propre logique consiste à mettre des moyens de l'État sur des projets partagés et d'éviter les coûts de déménagement, de transport, de constructions.

⁶³ Malgré la nécessaire rénovation des locaux pour certains.

|

4. Un désastre écologique pour le territoire

Est-il besoin de rappeler le rôle des terres agricoles et végétalisées en zone périurbaine pour assurer la relocalisation de notre alimentation, la séquestration du carbone atmosphérique, la protection de la biodiversité, la régulation des événements climatiques extrêmes, la rétention des eaux de ruissellement, la dépollution de l'atmosphère ? La dégradation de la nature dans toutes ses composantes affecte ainsi l'activité humaine, la santé, les modes de vie, l'économie, et induit à terme des effets sociétaux délétères. Sans compter les effets propres des déplacements contraints des salariés, coût humain qui fera exploser les problèmes de santé.

Une atteinte irréversible de l'agriculture

Des terres agricoles sacrifiées par la loi du Grand Paris

La surface de terres agricoles du plateau de Saclay s'est réduite au fil des ans, d'abord avec l'installation d'entreprises polluantes dans les années 50, suivie par la construction de la ville nouvelle de Saint Quentin-en-Yvelines qui a amputé le plateau de Saclay de terres agricoles et en a grandement perturbé le régime hydraulique⁶⁴. Après la disparition de 1 000 hectares de terres agricoles entre 1982 et 2008, la diminution des surfaces agricoles s'est poursuivie ensuite du fait d'opérations ponctuelles d'urbanisation sur différentes communes (cf. chapitre 2).

Quelles sont maintenant les conséquences de la loi du Grand Paris pour le plateau ? La loi acte la destruction de presque 400 hectares de terres agricoles sur les près de 2 700 hectares encore cultivés en 2010 : 400 hectares de moins pour cultiver, nourrir la population, 400 hectares de moins pour capter le carbone, absorber les pluies, etc.

Et pourtant ce que l'on a entendu partout dans les media, c'est le fait que 2 300 hectares ont été protégés ; en effet l'État s'est cyniquement félicité de la conservation de 2 300 hectares de terres agricoles, par la création d'une zone

⁶⁴ Patrimoine historique datant de Louis XIV.

de protection, la ZPNAF, passant sous silence le sacrifice de près de 400 hectares et la réalité des dégâts pour les agriculteurs, les habitants.

Point de repère : l'activité agricole

Les premières traces d'agriculture sur le plateau remontent au 8^{ème} siècle avant notre ère. Longtemps resté marécageux, le plateau a été assaini au 17^{ème} siècle par l'implantation du réseau de rigoles, complété par le drainage des terres agricoles améliorant considérablement les possibilités de culture et la production de cultures spécialisées destinées à alimenter la population parisienne (pommes de terre, betteraves sucrières, fraises⁶⁵) Dans la seconde partie du 20^{ème} siècle les céréales sont redevenues majoritaires. La fertilité exceptionnelle des terres du plateau (potentiels de rendements élevés, pas de nécessité d'irrigation, drainage), constitue une des raisons de la motivation des agriculteurs et des habitants pour défendre ce territoire.

Sur la dizaine d'exploitations céréalières historiquement présentes⁶⁶ sur le plateau, sept ont entrepris de se diversifier partiellement : production dans le cadre d'une Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne (AMAP), création d'un fournil et d'une boulangerie, maraîchage, cueillette, création d'une ferme avicole bio, compostière. La part de bio augmente régulièrement.

D'ores et déjà, les associations ont constaté des attaques au périmètre de la ZPNAF, d'autant qu'elles ont réclamé en vain une instance indépendante de gestion et de contrôle de la ZPNAF qui permettrait d'en surveiller le périmètre. On peut ajouter qu'un tracé du métro au sol paraît difficilement compatible avec le respect de la zone théoriquement protégée et de toute façon il viendrait bien évidemment diminuer les surfaces de terres agricoles.

L'activité agricole en danger

La programmation de la disparition de près de 400 hectares a immédiatement eu des conséquences sur plusieurs exploitations, l'une en particulier, qui perd au total 70 hectares, soit un tiers de sa surface cultivée. Des hectares rayés d'un coup de crayon dans un article de loi, c'est faire peu de cas du patrimoine, de la mémoire, de l'outil de travail de familles d'agriculteurs qui

⁶⁵ Safer, *Analyse fonctionnelle des espaces agricoles, naturels et forestiers*, 2011.

⁶⁶ Martine Debiesse, *Terres précieuses*, Terresprécieuses.jimdo.com.

voient bétonner des terres sur lesquelles eux-mêmes et leurs familles ont travaillé depuis des dizaines d'année. Mais l'État se préoccupe peu de l'aspect humain des expropriations qu'il entreprend. Il ne se préoccupe d'ailleurs pas davantage de faire disparaître des terres qui servent à nourrir la population...

Outre les effets directs pour les agriculteurs dont les terres sont expropriées, d'autres effets sont à craindre à moyen terme. En effet, l'équilibre économique des exploitations agricoles du plateau est fragile, car cette agriculture périurbaine est soumise à des règlements très contraignants (bras repliables des engins, heures restreintes de circulation) et à des contraintes économiques plus importantes. La multiplication des infrastructures rend difficile la circulation des engins agricoles de grand gabarit dans les conditions de trafic de la région. Pour réduire leurs charges les exploitations s'entraident : achat en commun de matériel, apport de fumures, vente de céréales pour alimenter les animaux, prestation de service etc. Comme le notait la Safer : « Le réseau d'aide et d'entraide entre exploitants est assez remarquable de par son ampleur... . À ce jour, aucune exploitation céréalière ne travaille seule »⁶⁷. C'est pourquoi, si l'une des exploitations disparaissait, ou voyait son activité réduite par préemption de ses terres, les autres observeraient mécaniquement une augmentation du poids de leurs charges, mettant en péril leur équilibre économique, et à terme la pérennité de l'agriculture du plateau.

Encore plus de menaces et de nuisances si le métro était construit

Des répercussions sur la consommation de sols et des effets indirects toxiques

Dans l'hypothèse d'un métro aérien (cf. chapitre 5), outre l'emprise des piles, une voie de service est prévue sur les terres agricoles tout au long du viaduc sur 5 m de large. La présence du viaduc modifierait l'ensoleillement, l'humidité ; au total on peut estimer que 20 hectares seraient impactés directement et indirectement. Sans compter le centre de remisage et maintenance à Palaiseau (7 à 8 hectares consommés), et les parkings relais. À noter que dans son avis délibéré n°2017-73 adopté lors de la séance du 21 février 2018, préalablement à l'enquête publique portant sur la demande

⁶⁷ Ibid.,p.52.

d'autorisation environnementale pour la réalisation de la ligne 18, l'Autorité environnementale (Ae) « relève un doublement de la consommation de sols en espaces ruraux et urbains ouverts par rapport à la version initiale de l'étude d'impact » et « recommande de justifier le doublement des emprises nécessaires à la réalisation de la ligne ».

De plus, pendant la phase de chantier, les travaux diminueraient la fonctionnalité des exploitations en coupant certains chemins agricoles ; ils auraient des conséquences néfastes sur le drainage des terres agricoles, et surtout ils provoqueraient la dispersion dans l'air de particules fines de béton, de métaux, de silice, d'adjuvants, d'huiles de peinture, de divers autres produits chimiques de nature à polluer les terres, voire de priver certaines de leur label bio. Par la suite la technologie de roulement sur fer du métro conduirait nécessairement à des rejets de particules de métal et de rouille.

Un métro implanté au sol aurait encore davantage de conséquences en termes d'impact sur l'activité agricole : il augmenterait l'emprise directe sur les terres agricoles et surtout créerait une rupture de continuité dans les champs imposant des trajets complexes pour faire circuler les engins agricoles.

Une catastrophe pour les paysages

Dans le projet de métro aérien, les gares du viaduc du métro seraient à une hauteur de 18,5m sur 60 m de long, l'ensemble du viaduc en béton étant à une hauteur d'environ 10 m du sol. Cette immonde balafre sur les champs constituerait bien évidemment une atteinte majeure aux paysages agricoles du plateau de Saclay bordé par un habitat de petits villages intégrés dans la nature mais aussi à ceux de sites naturels remarquables qui seraient traversés : parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse, forêt domaniale de Port-Royal. Dans l'hypothèse d'un métro au sol avec ses tranchées, ses parois de sécurité, ses gares, constituant une barrière infranchissable pour l'œil, rupture visuelle de l'espace, la dégradation des paysages serait tout aussi importante.

Pourtant la question du paysage est en théorie un thème désormais pleinement intégré à la réflexion des urbanistes comme en témoigne la Charte des urbanistes européens, adoptée en avril 2013, qui stipule « La protection et

la gestion de la biodiversité et des paysages doivent devenir une activité dominante de l'aménagement du territoire ». Dans le même sens, la France est signataire de la convention européenne du paysage qui reconnaît l'utilité sociale du paysage et l'importance de la qualité du cadre de vie.

*Extrait de la présentation de la Convention européenne du paysage
faite sur le site du conseil général de l'environnement et du
développement durable⁶⁸*

Philosophie de la Convention « Le paysage

... participe de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et social, et [...] constitue une ressource favorable à l'activité économique, dont une protection, une gestion et un aménagement appropriés peuvent contribuer à la création d'emplois ;

... concourt à l'élaboration des cultures locales et [...] représente une composante fondamentale du patrimoine culturel et naturel de l'Europe, contribuant à l'épanouissement des êtres humains et à la consolidation de l'identité européenne ;

... est partout un élément important de la qualité de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien ;

... constitue un élément essentiel du bien-être individuel et social, et [...] sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun».

Préambule de la Convention européenne du paysage, Florence, 20 octobre 2000, Conseil de l'Europe

La France s'est ainsi engagée à promouvoir la protection des paysages y compris les paysages du quotidien, engagement inconciliable avec la réalisation du tronçon aérien entre Saclay et Magny les Hameaux qui détruirait le paysage.

⁶⁸ Source : Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/>.

De plus, on sait que c'est d'abord par la dégradation des paysages ruraux ou naturels en périurbain qu'on facilite l'acceptation ultérieure par les populations y vivant de renoncer à la pérennité de ces espaces agricoles ou forestiers qui contribuaient avant à leur qualité de vie, voie ouverte vers des constructions progressives.

Face à la disparition des surfaces agricoles, un système de « compensation » est parfois proposé, même logique que celle du plan biodiversité 2018 qui vise zéro artificialisation nette. C'est ainsi que lors de la construction du golf national sur la partie ouest du plateau de Saclay, on a « compensé » la perte de champs d'une ferme du plateau par des terres localisées à plus de 20 km de la ferme ; de la même façon, dans le cadre de l'opération d'urbanisation menée par l'État, la ferme qui est expropriée de 70 hectares d'excellentes terres a eu « en compensation » des terres situées de l'autre côté du plateau, caillouteuses et de faible qualité agronomique. Non la « compensation » n'est pas une solution, ni pour les exploitants, qui perdent un outil de travail adapté à leur mode de vie, ni pour le territoire qui se voit dévitalisé progressivement, perdant non seulement une activité économique, mais aussi tous les effets environnementaux bénéfiques liés à la présence de terres agricoles. Pourrait-on imaginer à terme qu'on compense la disparition de centaines d'hectares sur le plateau par des terres en dehors de l'Île-de-France ? Et pendant ce temps, l'agriculture urbaine sur les toits en ville fera l'objet des attentions des maires en mal de verdissement.

Le slogan « zéro artificialisation nette » est un trompe-l'œil alimentant une politique de l'offre immobilière et non une politique d'aménagement qui respecte les territoires et centre la priorité sur les espaces agricoles.

Les risques d'inondations s'aggravent

Près de 2 millions de m² sont construits ou en construction sur le sud du plateau, source d'imperméabilisation et de risque pour l'écoulement des eaux superficielles.

Bien sûr l'établissement chargé de l'aménagement a rendu différentes copies sur le thème gestion des eaux pour expliquer que tout était prévu, mais du

point de vue des habitants et des associations environnementales, la réelle reconnaissance des conséquences de l'urbanisation massive ne figure nulle part, comme si les aménageurs avaient ignoré le fait que le plateau de Saclay est un ancien marécage...

Le risque d'inondation est certainement le risque le plus préoccupant pour les bassins versants de l'Yvette et de la Bièvre.

L'imperméabilisation des sols due aux constructions engendre des ruissellements importants et majore les risques d'inondation, risques majeurs dans les vallées, mais aussi inondations des champs sur le plateau.

Le plateau de Saclay possède un réseau de collecte des eaux de ruissellement unique en son genre, le réseau des rigoles⁶⁹, et des étangs qui doivent assurer le stockage et la régulation des débits⁷⁰. Les syndicats intercommunaux qui ont en charge la gestion des eaux, ont mis en place des règles de débit par l/s/ha protectrices par rapport au risque. Ils alertent sur les spécificités locales : une goutte d'eau tombée sur le plateau sur de la terre arrive dans la vallée trois jours plus tard alors que lorsqu'elle tombe sur une route ou un parking elle y arrive dans le quart d'heure suivant.

Ce réseau de rigoles s'est dégradé dans le temps et a subi diverses interruptions. L'étude générale de gestion des eaux faite par l'Établissement chargé de l'aménagement est basée sur un réseau de rigoles et de fossés en bon état de fonctionnement, ce qui n'est actuellement pas le cas. Il est impératif que le réseau des rigoles soit restauré, ce que, à ce stade, les aménageurs n'ont pas réalisé, malgré diverses promesses. Toutefois les rigoles du plateau ne peuvent être seulement considérées comme un simple outil hydraulique à transformer en canaux d'évacuation, mais doivent être

⁶⁹ Pour le plateau : « 32 km à ciel ouvert, 3 km busées et 9 km d'aqueduc », selon la Safer, *Analyse fonctionnelle des espaces agricoles, naturels et forestiers*, 2011.

⁷⁰ Selon la Safer, en 2011 « à l'origine, la superficie drainée par les rigoles du plateau de Saclay était de l'ordre de 3400 hectares ; actuellement, la surface totale des bassins versants des rigoles raccordées aux étangs de Saclay est inférieure à 2 200 hectares » *Ibid.*

respectées, aussi bien comme patrimoine historique que comme un écosystème fragile contribuant à la bonne qualité des sols et à la biodiversité. En revanche, très vite, pour faire face au risque d'inondation, l'Établissement chargé de l'aménagement a fait le choix d'utiliser des espaces naturels et agricoles et d'y créer des bassins de rétention de plusieurs hectares pour les eaux pluviales ! Cela s'organise d'autant plus facilement que l'aménageur en profite, en créant ces bassins, pour compenser la disparition des mares et zones humides détruites par ailleurs lors de l'aménagement des ZAC....

Pour cela les limons du plateau ont été décapés, des limons éoliens qui sont parmi les sols les plus productifs du bassin parisien ! Limons profonds, 3 ou 4 mètres, qui recouvrent une couche d'argile à meulière qui limite l'infiltration, créant ainsi une réserve hydrique importante sous forme de nappe perchée. Ce contexte géologique permet de limiter considérablement l'impact des périodes de sécheresses, comme en 2003, avec zéro impact sur le rendement en maïs, et sans aucun besoin d'irrigation.

Il est pour le moins paradoxal d'imposer aux agronomes d'AgroParisTech et de l'INRA, établissements censés protéger la qualité des sols, de s'installer sur ce nouvel emplacement en contribuant à détruire leur objet d'étude. Et l'EPAPS, pendant ce temps, se targue du caractère durable de son projet d'urbanisation...

Il existe par ailleurs des risques particuliers dus au projet de métro et à son chantier, mais aucune étude d'impact n'a porté sur le cumul des risques liés au métro avec ceux résultant de l'urbanisation que ce soit pour les eaux superficielles ou les nappes phréatiques. On peut noter que les risques de pollution sont très insuffisamment étudiés sur l'ensemble du tracé et que les risques cumulés sur les pollutions des effets d'imperméabilisation et d'inondation ne sont pas évalués. Par ailleurs, l'Autorité environnementale dans son avis délibéré sur la ligne 18 de février 2018 indique que « la localisation des ouvrages et des aires de chantier permet l'évitement du réseau hydrographique, à l'exception de la rigole de Corbeville et de la rigole des Granges » où ont été observés des campagnols amphibies, espèce

protégée, menacée⁷¹ ; « la rigole de Corbeville subira potentiellement un impact fort » ajoute l’Ae.

Faune et flore : un enjeu de biodiversité sous-estimé

Pour les habitants du plateau de Saclay, la faune c’est le plaisir de découvrir au hasard d’une promenade, la présence et la diversité de la faune, ici des bernaches et un chevreuil, là un campagnol amphibie et des perdreaux, la biodiversité du quotidien, un plateau qui vit. Pour les spécialistes, s’ajoute l’enjeu de la préservation d’espèces protégées, animales et végétales.

Le territoire est particulièrement riche ; on peut citer la réserve ornithologique internationale des étangs de Saclay, où l’étang Vieux de Saclay est classé en tant que Zone naturelle d’intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et réserve ornithologique ; il abrite 80 espèces nicheuses et plus de 60 espèces d’oiseaux migrateurs réguliers. Mais aussi les zones humides identifiées sur le quartier de l’École polytechnique et à ses abords où 70 espèces déterminantes de zones humides ont été recensées. Parmi ces 70 espèces, 28 sont considérées comme « remarquables » car peu communes en région Île-de-France. Dans ce contexte, ont été répertoriées, par Écosphère en 2011 ou dans la bibliographie : 4 espèces très rares, dont une protégée au niveau national, une protégée au niveau régional et une déterminante de ZNIEFF, 4 espèces rares, 9 espèces assez rares, 11 espèces assez communes. Ces zones humides présentent donc un intérêt particulier puisqu’elles abritent des espèces remarquables animales et végétales. Quel sera leur avenir ?

Des mares et mouillères ont déjà disparu en raison des constructions. Des espèces animales et végétales protégées ont été déplacées. C’est le cas par exemple, des tritons crêtés, espèce protégée, qui ont été déplacés alors qu’on sait que cette espèce n’est en réalité pas déplaçable, au lieu de modifier le tracé de route qui aurait évité de les faire disparaître ; et contrairement à ce qui était annoncé, le suivi ne semble pas organisé. Autre espèce menacée, l’étoile d’eau, qui a également été déplacée, quand l’Autorité

⁷¹ Vulnérable en liste rouge mondiale et européenne.

environnementale dans son avis de 2018 souligne « le dossier ne comporte pas d'analyse plus précise des effets cumulés de la ligne 18 et des ZAC associées sur certaines espèces rares ou patrimoniales des secteurs traversés (par exemple le Campagnol amphibie et l'Etoile d'eau sur le plateau de Saclay) ce qui ne permet pas totalement d'écarter la possibilité d'impacts significatifs ».

Aussi il n'est pas étonnant que les spécialistes de la faune alertent sur les risques pour les oiseaux, amphibiens, chauves-souris et autres petits mammifères qui souffrent ou vont particulièrement souffrir aussi bien des constructions, des travaux de chantier, de l'augmentation du trafic routier. On voit déjà moins d'oiseaux dans les champs. Aucune mesure efficace d'évitement ou de réduction des inconvénients et dangers n'est réellement proposée.

Dès lors, en même temps que s'urbanise le plateau, on voit progresser la dégradation et la destruction des habitats, les difficultés des animaux à se déplacer en raison de la multiplication des infrastructures routières, les risques d'accidents, les modifications de leurs conditions de vie ; la pollution lumineuse générée par les constructions sur le plateau (avec mention spéciale pour l'éclairage des terrains de sport pendant la nuit ...) a des conséquences particulièrement néfastes : de nombreuses espèces sont nocturnes et ont besoin d'une obscurité complète pendant une durée suffisamment longue pour pouvoir assurer leur cycle biologique (se nourrir et se reproduire). Autre effet préjudiciable, en favorisant la prédation en particulier des insectes, la pollution lumineuse perturbe la chaîne alimentaire. On est loin de l'objectif du plan biodiversité⁷² « réduire les pollutions lumineuses » qui souligne leurs effets toxiques sur la faune.

Les dangers et inconvénients propres du métro, s'il était construit, s'ajouteraient. En novembre 2018, le Conseil National de la Protection de la

⁷² Plan qui précise également « Le développement économique s'est longtemps fait aux dépens de la biodiversité, ignorant que les impacts des activités humaines sur la nature seraient bientôt massifs et pourraient avoir en retour des conséquences sur l'activité économique ».

Nature a donné un avis défavorable à une demande de dérogation portant sur des espèces protégées considérant que « la non prise en compte suffisante des effets cumulés d'autres projets d'urbanisme ne garantit pas la non incidence sur les espèces protégées ». L'étude d'impact du projet de métro souligne des enjeux forts et des risques importants pour plusieurs populations (oiseaux, amphibiens, chiroptères et autres mammifères), y compris pour des espèces protégées, dont certaines d'intérêt communautaire. La présence du métro aérien signifierait des dangers de collision avec les rames pour les oiseaux ; un tracé au sol créerait évidemment une rupture pour le passage de tous les animaux, des plus petits aux plus gros, chevreuils, sangliers. De plus, l'éclairage constituerait bien évidemment une forte perturbation des cycles circadiens des animaux, menace qui ne peut trouver de compensation sauf à l'éviter !

À ce stade, il est utile de rappeler qu'en France, le principe de la compensation écologique existe depuis 1976 et a été remis à l'ordre du jour avec la loi biodiversité du 8 août 2016. Au demeurant, en théorie, les mesures de compensation n'interviennent qu'en dernier lieu de la séquence « Éviter, Réduire, Compenser »⁷³. En l'occurrence pour toutes les espèces menacées recensées, l'étude d'impact ne fait qu'identifier « un besoin de compensation », sans envisager de mesure suffisamment précise, qui étudierait le coût, la faisabilité et l'efficacité éventuelle. La compensation n'apparaît ici que comme une obligation de moyens dont est censé s'acquitter le promoteur et non comme une obligation de résultats.

⁷³ « La séquence "Éviter, Réduire, Compenser" a pour objectif d'établir des mesures visant à éviter les atteintes à l'environnement, à réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, à compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Le respect de l'ordre de cette séquence constitue une condition indispensable et nécessaire pour en permettre l'effectivité et ainsi favoriser l'intégration de l'environnement dans le projet ou le plan programme. L'ordre de la séquence traduit aussi une hiérarchie : l'évitement étant la seule phase qui garantisse la non atteinte à l'environnement considéré, il est à favoriser. La compensation ne doit intervenir qu'en dernier recours, quand tous les impacts qui n'ont pu être évités n'ont pas pu être réduits suffisamment » - *Guide d'aide à la définition des mesures ERC*, Commissariat général au développement durable, janvier 2018.

Il est frappant de constater que l'établissement chargé de l'aménagement dénie constamment que les éléments naturels, eaux, sols, faune, flore puissent compter suffisamment pour empêcher les bulldozers d'avancer. Dénier face à la nature, aux limites qu'elle nous impose, une vision désormais bien passéiste pour un projet qui se voulait autrefois innovant. Alors que les spécialistes alertent sur le déclin rapide de la biodiversité, cette question reste marginale en fait dans la prise de décision publique⁷⁴. Certes les études d'impact s'empilent mais aucune mesure d'évitement n'est jamais décidée. Le déclin de la biodiversité n'est pas pris au sérieux, après les climato sceptiques, les sceptiques du déclin de la biodiversité prennent le relais, en repoussant à toujours plus tard les mesures efficaces.

Les effets sur la santé

Aucune analyse globale des dommages sanitaires liés à l'irruption du cluster sur le plateau n'a été menée par les promoteurs du projet. Pourtant de nombreuses contributions aux enquêtes publiques ont alerté sur les risques pour la santé que représentent l'urbanisation, son cortège de routes et le métro à l'air libre.

Ci-dessus, cf. chapitre 3, ont été déjà signalées les conséquences en termes de fatigue, stress des déplacements contraints pour les personnels. Stress et désarroi aussi pour les agriculteurs, les habitants face à l'impossibilité de faire entendre leur voix, face au massacre de leur territoire, bâtiments énormes et sans âme posés sur les champs, routes à angle droit, terres agricoles détruites, faune et flore méprisées...

De nombreuses alertes ont porté sur les pollutions environnementales : une pollution atmosphérique déjà élevée en raison de la présence de nombreux axes routiers (RN 118, RD 36 etc.) qui connaîtra une forte croissance avec l'augmentation prévisible du trafic routier, des nuisances sonores liées à ce trafic et qui exploseraient avec le métro lors de la traversée du plateau le long des villages.

⁷⁴ Malgré l'ambition affichée dans le titre du plan biodiversité « Reconquérir la biodiversité, une question de survie pour nos sociétés ».

Sur ce sujet, la SGP ne fournit que des éléments biaisés basés sur un bruit moyenné, donc minoré. Les émergences sonores seraient beaucoup plus importantes que les valeurs annoncées qui sont irréelles et purement théoriques. Le rapport 2019 de Bruitparif insiste sur la nécessité de prendre très au sérieux les impacts sanitaires du bruit des transports et de faire progresser la prise de conscience sur cet enjeu majeur de santé publique ; il précise que « Les conséquences sanitaires [...] dépassent la simple gêne occasionnée. Au-delà des effets sur le système auditif constatés à des niveaux sonores élevés, plusieurs effets extra-auditifs ont ainsi été identifiés : en particulier les perturbations du sommeil, les troubles cardiovasculaires et la baisse des capacités d'apprentissage ».

Globalement par rapport aux risques sanitaires, l'Établissement chargé de l'aménagement, la SGP, ainsi que les pouvoirs publics sont dans le déni alors que la pollution atmosphérique comme les nuisances sonores représentent un danger avéré.

Et autre risque : la ligne 18 longerait le CEA de Saclay et ses installations nucléaires de base, le porté à connaissance de mai 2011 y interdit les établissements recevant du public, et la gare prévue dans une zone « non aedificandi » a dû être retirée du dossier de déclaration d'utilité publique. Depuis l'arrêt du réacteur OSIRIS, le radioisotope servant à CisBio International (fabrication de sources médicales pour la détection des cancers) est importé des Pays-Bas. CisBio a promis de délocaliser aussi cette activité qui dimensionne le risque de dissémination d'iode radioactif. Sous réserve de vérification du fait, l'autorité de sûreté nucléaire accepterait les dernières études de sécurité réduisant le périmètre de danger. Une enquête publique supplémentaire devrait suivre celle de révision du plan particulier d'intervention en cas d'accident nucléaire. Ce plan d'intervention pourrait concerner la gare et ses voyageurs (avec entre autres des exercices réguliers).

Mais là aussi quel poids dans les décisions publiques ont les risques sanitaires ? Il est vraisemblable que seuls des recours pour mise en danger conduisent les décideurs à prendre conscience des enjeux et à répondre à une obligation de prévention des risques.

L’impasse volontaire sur l’évaluation globale des conséquences

Comme il a déjà été indiqué ci-dessus l’État a décidé d’imposer le cluster Paris-Saclay et n’a pas voulu solliciter l’avis de la population en refusant l’organisation d’un débat public sur le projet global, s’exonérant ainsi de son obligation de consultation. Ainsi, aucune évaluation globale de l’aménagement du plateau n’a été réalisée, qui questionne la pertinence et l’opportunité du projet en mettant en perspective l’ensemble des risques et des conséquences dans tous les domaines (environnemental, sanitaire, social, économique) et en examinant également des propositions alternatives. En clair il s’agissait de ne pas dévoiler les conséquences véritables, de gagner du temps pour poursuivre à marche forcée la mise en œuvre, en évitant de rendre officiels les désaccords ou conflits susceptibles de remettre en cause le projet.

Grâce au « saucissonnage des enquêtes publiques⁷⁵ », aucune étude d’impact global n’a été réalisée, qui aurait obligé à cumuler les effets potentiels. Pourtant il était indispensable d’appréhender globalement les conséquences de l’urbanisation et de la création d’infrastructures au sud et à l’ouest, au lieu de segmenter les projets en zones d’aménagement concerté, contrats de développement territorial (un au sud et un autre pour l’ouest), etc. On en arrive ainsi à lire une affirmation selon laquelle pour le CDT sud, l’ensemble des projets aura globalement une influence positive sur la qualité de l’air... mais les 90 000 logements prévus à l’ouest et le trafic routier qui va de pair ne sont pas pris en compte.... En matière environnementale, les effets ne s’ajoutent pas seulement, ils se démultiplient.

Cette tactique n’a pas échappé à l’Autorité environnementale qui dans son avis de février 2015 soulignait « que l’étude d’impact devrait fournir une appréciation des impacts cumulés du programme des travaux, ainsi que celle des impacts cumulés du projet avec les autres projets connus... Or cette appréciation, ainsi que, surtout, les mesures qui apparaîtraient nécessaires pour réduire les impacts significatifs, ne figurent pas, à ce stade, dans le

⁷⁵ Plus d’une quarantaine depuis le début.

dossier, pas plus qu'une analyse de la cohérence du projet présenté avec les projets de CDT pourtant antérieurs ».

Au-delà des mesures d'impact environnemental habituelles, on peut regretter l'insuffisance des analyses socio-économiques systémiques ; par exemple, aucune étude ne tente de chiffrer l'ensemble des coûts environnementaux directs et indirects en prenant en compte la valeur agronomique des sols, toutes leurs fonctions éco-systémiques (épuration et régulation des eaux, stockage du carbone, etc.), les coûts liés à la perte de biodiversité, à la facture énergétique, à l'impact sur le climat, au gaspillage de ressources naturelles pour les constructions, ainsi que les coûts pour la santé publique. S'il paraît difficile de chiffrer le coût humain, pour les agriculteurs qui voient détruire leurs terres, pour les personnels déplacés qui voient la destruction des communautés de travail, pour la population dont la qualité de vie se dégrade de jour en jour, en revanche des études qualitatives auraient été indispensables pour apprécier ce type de répercussions et les porter à la connaissance des décideurs.

Mais pour avancer vite il valait mieux éviter de regarder les conséquences désastreuses pour le territoire, pour les gens du territoire.

À l'heure où le dernier rapport du GIEC insiste sur l'urgence de la bataille à mener contre le réchauffement climatique et rappelle la nécessité de conserver l'absorption du CO₂ par les sols naturels et les arbres, pourquoi l'État se permet-il de ne pas reconnaître que la protection de l'environnement est devenue une priorité en raison de la rapidité du réchauffement climatique ? Peut-on parler simplement d'aveuglement ou s'agit-il plutôt d'une belle opération immobilière ? À titre d'exemple, le prix d'expropriation des terres de Terres Fertiles⁷⁶ a été de 4 euros le m². Pour comparer, on trouve à 2 km de là du terrain à bâtir pour bureaux à 600 euros le m², des bureaux construits à 2 500 euros, 3 000 euros le m², des logements entre 4500 et 5000 euros le m².

⁷⁶ Voir chapitre 6.

Ne pas voir, ne pas vouloir voir qu'un désastre écologique est en cours : manque de clairvoyance ou conflits d'intérêt potentiels ? Dans tous les cas, aux yeux des citoyens, c'est la légitimité des pouvoirs publics à décider seuls de l'intérêt général qui est ainsi remise en cause.

5. Un métro sur le plateau, aberration environnementale aujourd'hui comme demain

Dans les précédents chapitres, la ligne de métro sur le plateau de Saclay est apparue comme un élément jugé par l'État comme structurant aussi bien de la loi du Grand Paris que du cluster. Le chapitre 3 précise quels seraient immédiatement ses effets délétères pour le plateau : emprise supplémentaire de terres agricoles, rupture paysagère, danger pour la biodiversité etc. Au-delà des effets à court terme, c'est sur le moyen terme qu'apparaîtront ses conséquences désastreuses et irréversibles pour le territoire. Raconter l'histoire de ce projet, les compromis entre partis politiques, le passage en force de l'État et d'une grande partie des élus locaux par-dessus les avis des experts et l'opposition de la population, c'est le but de ce chapitre ; en mettant au jour les dysfonctionnements démocratiques récurrents ainsi que les raisons profondes qui conduisent à imposer une ligne de métro en plein champ.

Du projet de métro enterré au projet de viaduc sur le plateau

La ligne traversant le plateau de Saclay d'est en ouest était un élément clé du projet de Christian Blanc afin de relier par un transport rapide le cluster aux aéroports et à d'autres pôles de développement. Cette vision s'inscrit dans la logique développée par Christian Blanc en 2008 car l'implantation d'un transport lourd type métro ne peut se justifier dans un territoire périurbain peu dense.

Mais dès l'origine, le projet de réseau de transport (Grand Huit) destiné au Grand Paris fait concurrence au projet de rocade Arc Express promu par la Région, que Christian Blanc avait pourtant lui-même lancé lorsqu'il était à la tête de la RATP (de 1989 à 1992).

Lors du débat public de la CNDP sur le réseau Grand Huit, évoqué au chapitre 2, le projet soumis pour la ligne traversant le plateau de Saclay était celui d'un métro enterré, qui a suscité de très vives oppositions, les habitants et associations considérant que ce métro était totalement inutile et inadapté pour répondre aux besoins de transport locaux, et que sa réalisation était destinée à prévoir l'urbanisation massive du plateau. Dans le bilan des débats

publics, la CNDP avait bien noté les divergences de vue sur la desserte du plateau de Saclay :

« D'où des propositions, avancées de manière récurrente en réunions publiques, visant à ne pas réaliser ce tronçon, à en transférer le financement au profit du nord-est de la région parisienne et à renforcer les lignes RER existantes et les liaisons légères entre ces lignes et le plateau de Saclay dont de nombreux intervenants désirent sauvegarder la vocation agricole (au moins 2 300 hectares tels que votés par le Conseil régional en septembre 2008). On retrouve ici l'opposition que l'on peut qualifier d'usuelle entre partisans de l'implantation d'une infrastructure, quelle qu'elle soit, et défenseurs du maintien des surfaces cultivables. Convierait-il en conséquence d'organiser un débat public spécifique sur l'aménagement de ce secteur ? »

Mais comme indiqué au chapitre 2 cette suggestion très pertinente d'un débat public spécifique sur l'aménagement du plateau de Saclay, n'a été suivie d'aucun effet.

Quelques jours avant la clôture des débats publics sur les projets de réseau de transport, le 26 janvier 2011, le ministre de la Ville, désormais responsable du Grand Paris, Maurice Leroy, et le président du Conseil régional, Jean-Paul Huchon, concluent un accord sur un tracé commun pour le futur métro du Grand Paris, baptisé Grand Paris Express (GPE), qui constitue un compromis entre les projets Grand Huit et Arc Express.

Cet accord, qui se veut « historique », est soumis en tant que contribution aux deux débats publics⁷⁷. Toutefois, ce document acte explicitement un désaccord sur la desserte du plateau de Saclay, que l'État continue de vouloir desservir par un métro lourd, alors que la Région estime qu'une desserte par bus à haut niveau de service serait suffisante.

Cependant, en mai 2011, la Région accepte un compromis selon lequel le « métro lourd sur le plateau, qui relie Orly à Versailles en passant par Massy, serait remplacé par un métro léger ». En même temps il est convenu entre

⁷⁷ Le gouvernement s'y engage à faire adopter une disposition législative permettant de libérer les projets des collectivités territoriales et de l'État compatibles avec le projet de SDRIF et avec la loi du Grand Paris, jusqu'à l'approbation de la révision du SDRIF.

l'État et la Région, que la ligne verte aurait trois gares sur le plateau (Palaiseau⁷⁸, Gif-Orsay et CEA Saint Aubin) au lieu de la seule gare de Saclay prévue à Moulon dans le projet Grand Huit. La liaison Versailles-Nanterre est reportée après 2025.

Un décret du 26 août 2011 approuve le « schéma d'ensemble » élaboré par la SGP. Dans ce schéma, qui décrit en détail les tracés et les gares de chacune des lignes du réseau, on retrouve la liaison reliant Orly à Versailles en passant par le plateau de Saclay sous le nom de « ligne verte ».

Dans les annexes de ce décret, on trouve indiqué que « le tracé de la ligne verte entre les gares Palaiseau et Saint-Quentin Est épousera, en viaduc, les voiries existantes, notamment la RD 36, de façon à préserver l'intégrité du potentiel agricole et forestier du plateau ». Ainsi le métro ne serait plus souterrain, la Société du Grand Paris expliquant en effet que, pour rester dans le même budget que celui prévu pour le métro lourd souterrain, la construction des gares supplémentaires nécessiterait la réalisation du métro en aérien partout où c'est envisageable.

Le 6 mars 2013, le Premier ministre annonce le « Nouveau Grand Paris », qui intègre d'une part une nouvelle version du Grand Paris Express, avec de nouvelles échéances de réalisation et un coût de près de 26 milliards d'Euros, et d'autre part la modernisation des infrastructures existantes pour un montant voisin de 17 milliards d'Euros, soit un total de 43 milliards... hors matériel roulant.

Le Premier ministre affirme que « le financement est assuré », mais il ne peut ignorer que le coût réel d'un projet de cette envergure dépasse toujours très largement les coûts estimés initiaux, même du simple au double selon des évaluations de la Cour des comptes⁷⁹. Les lignes changent de nom, ainsi la ligne verte est devenue la ligne 18. Le gouvernement est conscient qu'il serait absurde d'implanter indistinctement un réseau de transport uniforme, quelle

⁷⁸ Située dans le quartier de l'École polytechnique ; à ne pas confondre avec la gare du même nom du RER B située dans le centre de Palaiseau.

⁷⁹ La Cour avait constaté que les 25 projets du Contrat de plan État-Région 2000-2006 ont coûté, en moyenne, 92 % plus cher que ce qui était annoncé.

que soit la densité des territoires desservis. Mais, lié par le « schéma d'ensemble », il ne peut en tirer la conséquence de supprimer les lignes de métro en grande couronne, qui sont un non-sens économique, comme l'avaient déjà affirmé certains experts lors du débat public.

Pour la ligne verte devenue 18, la formule floue du Premier ministre laisse entendre qu'on a décidé de ne pas décider : « au regard des projections de trafic, une solution de transport automatique à capacité adaptée est pertinente pour la ligne verte entre Orly et Versailles ».

En juin 2018, le président de la SGP a dû présenter un plan d'économies pour le Grand Paris Express correspondant à 10 % du coût total du projet, hors provisions pour risques et aléas, soit 16 milliards d'euros, d'où le nouveau projet de mise au sol du tronçon prévu en viaduc entre Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les avis des habitants et des experts méprisés

Depuis 2010, les enquêtes se sont succédé

Ces enquêtes sont de pure forme, les projets étant déjà décidés :

- En 2010, débat public organisé par la CNDP sur le projet Grand Huit, dans le dossier, le métro est souterrain au niveau du plateau de Saclay ; la CNDP trouve qu'un débat spécifique pour le plateau de Saclay serait pertinent cf. ci-dessus, mais il n'est pas organisé.
- En mai-juin 2015, « concertation renforcée » sur la ligne 18 : en préalable à l'enquête publique concernant la ligne 18 du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris (SGP) organise une « concertation post débat public » appelée « concertation renforcée » par la SGP sous l'autorité de la CNDP. Il s'agit pour la SGP de préparer les esprits en présentant le projet de viaduc sur le plateau de Saclay. Sept réunions ont eu lieu, sur le plateau, les agriculteurs et habitants ont manifesté leur vive opposition au projet et demandé que leurs avis soient pris en compte...Mais la SGP a juste écouté pour ensuite faire ce qu'elle avait déjà prévu de faire.
- En mars-avril 2016, enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) sur le projet de ligne 18 du GPE. Le dossier présenté à

l'enquête publique a été soumise dès le printemps 2015 à différents organismes officiels, c'est-à-dire avant la fin de la « concertation renforcée »... Un des membres de la commission d'enquête a dit au cours de l'enquête que la commission ne pouvait pas donner un avis défavorable....

- En juin-juillet 2018, enquête préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de ligne 18 ; on peut noter que l'Autorité environnementale (Ae) indique dans sa synthèse : « Sa réalisation est prévue pour une mise en service en deux temps. L'Ae recommande à l'autorité décisionnaire d'apprécier l'opportunité d'octroyer l'autorisation environnementale pour la seule première section, la seconde section pouvant faire l'objet d'une autorisation ultérieure sur la base d'une nouvelle actualisation de l'étude d'impact », la seconde section étant le tronçon Saclay-Versailles, recommandation restée sans effet.

Les experts ont émis de nombreuses critiques sur le projet global

Dans un article « Observations sur le Grand Huit de Christian Blanc », paru dans Le Monde du 3 juin 2010, Jean Vivier, ancien chef des services d'études de la RATP et « père de la ligne 14 », avait développé les aspects suivants :

- le Grand Huit est fondé sur un discours fumeux qui fait l'impasse sur le trafic attendu ;
- le Grand Huit ne répond pas aux besoins de transport des Franciliens ;
- le choix du métro est inadapté à la majeure partie du Grand Huit ;
- l'objectif économique qui sous-tend le projet de Christian Blanc est improbable ;
- la liaison des « clusters » entre eux n'a aucun intérêt, en effet, les déplacements travail-travail ne représentent qu'une infime proportion (3 %) du trafic ;
- le Grand Huit encourage l'étalement urbain ;
- le financement proposé pour le Grand Huit est irréaliste.

Dans sa contribution du 14 janvier 2011, il précise : « Confirmer la SGP dans sa responsabilité de maître d'ouvrage d'un projet de 25 milliards d'euros alors

qu'elle vient de démontrer son incapacité professionnelle serait non seulement néfaste au plan de la cohérence de la gouvernance des transports publics franciliens mais aussi très aventureux. (...) Je note que tous les experts s'accordent pour juger les perspectives d'emplois irréalistes, les prévisions de trafic très exagérées, les choix techniques inadaptés, la faisabilité d'exploitation problématique sur plusieurs sections et le montage financier insuffisant et pour déplorer l'absence d'évaluation des dépenses et recettes d'exploitation ».

En décembre 2014, le Cercle des transports, une association d'experts du domaine des transports, publie une étude très fouillée, étayée par des évaluations techniques et financières, « *Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris* », qui montre qu'on est en train de faire fausse route avec le Grand Paris Express, c'est-à-dire de dépenser des sommes colossales pour un bénéfice maigre pour les usagers, tout en creusant gravement à la fois la dette publique et le déficit d'exploitation des transports franciliens.

La Vie du Rail de février 2015 complète cette étude avec une interview « *Le Grand Paris Express ne va guère améliorer la vie des Franciliens* » de trois membres du Cercle, dont Philippe Essig, ancien directeur général de la RATP et ancien président de la SNCF. Ce rapport fait écho aux objections exprimées par les experts indépendants à l'époque du débat public sur le Grand Huit.

Un deuxième rapport du Cercle des transports « *Moderniser le réseau ferroviaire francilien* », publié en août 2015, met en évidence que la totalité des moyens financiers mobilisables (ceux de la SGP compris) jusqu'en 2025, estimés à 26 milliards d'euros, sont tout juste suffisants pour assurer la régénération du réseau existant.

En février 2016, la Cour des Comptes arrive à la même conclusion : il n'est pas possible financièrement et techniquement de mener de front le GPE et la rénovation du réseau existant. Elle recommande de « maintenir la priorité absolue à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien » et demande à l'État de « procéder à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuses des projets d'infrastructure de transport envisagées dans les dix à quinze prochaines années ».

Tout autant de critiques sur le projet de ligne 18

Fin 2012, le rapport Auzannet indique à propos du plateau de Saclay « Il est évident que les niveaux de trafic attendus (y compris avec des hypothèses socio-économiques hautes) ne justifient aucunement un métro lourd avec des quais de 120 m permettant une capacité de 44 000 voyageurs. La charge maximale du tronçon Versailles-Saclay-Orly est estimée à 4 100 voyageurs à l'horizon 2025 et à 6 000 en 2035..... Afin d'en finir avec les incertitudes, il apparaît maintenant souhaitable de faire un véritable choix en optant soit pour un métro léger (45 ou 60 m), un tramway ou un bus en site propre ».

Lors des consultations préalables à l'enquête publique sur la ligne 18, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) émet une réserve sur les coûts de réalisation présentés, les jugeant sous-estimés, et sur les délais de réalisation. Il souligne la faiblesse de la rentabilité socio-économique du projet, jugé bien trop lourd au regard de la demande, et considère que la ligne 18 ne permettra pas un délestage significatif du RER B.

De même dans son rapport de contre-expertise, joint au dossier d'enquête, le Commissariat général à l'investissement (CGI)⁸⁰ donne un avis défavorable pour le tronçon Saclay-Versailles. Pour le tronçon Orly-Saclay, les experts du CGI lui accordent le bénéfice du doute, indiquant qu'« on ne peut pas totalement exclure que le plateau de Saclay représente une part très importante des bénéfices économiques élargis du GPE ». Il aurait été donc logique de dissocier ces deux tronçons. Mais cet avis a été ignoré par la commission d'enquête.

Et le Cercle des transports, dans sa contribution à l'enquête publique sur la ligne 18, donne un avis « très défavorable ».

Quant à l'Autorité environnementale, elle s'élève contre le saucissonnage des enquêtes, alerte sur l'urbanisation induite par la présence du métro, est extrêmement sceptique sur l'évaluation socio-économique ; elle pointe la présence des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) du CEA, traitée à la légère.

⁸⁰ Devenu Secrétariat général pour l'investissement (SGPI).

Mais in fine, la ligne 18 du Grand Paris Express est déclarée d'utilité publique par le décret n°2017-425 du 28 mars 2017.

L'intérêt public en question

Gaspillage d'argent, coût sous-évalué, dérapage des finances publiques

Le coût prévisionnel de la ligne 18 a été annoncé en mai 2017 par la Société du Grand Paris à 3,2 milliards d'euros. La Cour des comptes a épinglé la SGP pour sa pratique de minimiser les aléas et imprévus car elle s'est contentée de les estimer à 20 %. Si l'on se réfère aux études réalisées sur les dépassements des coûts des grandes infrastructures de transport, on constate un dérapage moyen de 45 % ; ainsi l'on peut estimer que le coût réel de la ligne 18 serait de l'ordre de 5 milliards d'euros....On peut souligner qu'à la suite de ce rapport, le gouvernement a décidé de retarder de trois ans la réalisation du tronçon Orly-Saclay.

Coût énergétique sous-estimé, accroissement des pollutions environnementales

L'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête publique sur la ligne 18 est particulièrement insuffisante sur l'évaluation des consommations énergétiques résultant, à la fois, des travaux et de l'exploitation du projet.

Le comble étant que si l'on regarde précisément le trajet des étudiants et salariés sur le plateau de Saclay, la ligne 18 ne répondra en rien aux nouveaux besoins de transport, que ce soit par exemple pour aller sur le plateau depuis le RER B, pour venir de Clamart ou de Plaisir Grignon (personnel d'AgroParisTech).

Au coût de ce métro inadapté s'ajoute l'augmentation de la facture automobile : car faute de liaison commode par les transports collectifs, les usagers vont être amenés à se déplacer encore plus en voiture, aggravant encore la congestion routière, les pollutions, la production de gaz à effet de serre (GES).

Les promoteurs du projet sont d'ailleurs bien embarrassés pour démontrer une baisse des émissions de GES. L'Autorité environnementale dans son avis délibéré d'octobre 2015 relève que : « la seule prise en compte des émissions

évitées grâce au report modal induit par le projet ne permet pas de compenser, sauf peut-être à horizon extrêmement lointain, les émissions associées à la construction ». Comme l'Autorité le constate, l'essentiel de la baisse d'émission de gaz à effet de serre promise par l'étude d'impact de la ligne 18 proviendrait de ce qui est dénommé « développement territorial », à savoir : l'amélioration des formes urbaines et du bâti, de la performance énergétique des bâtiments, et une meilleure utilisation des sols. Mais ici, comme le remarque avec un certain humour l'Ae « l'amélioration du bâti ou de ses performances n'est pas évidente là où il n'y avait pas de bâti préexistant ; de même que la " meilleure utilisation des sols " est difficile à percevoir quand les sols en question étaient antérieurement non urbanisés » ; on ne saurait mieux dire Sur le plateau, il faut se rendre à l'évidence : « un métro ce n'est pas écolo ».

Un métro inadapté aux besoins des habitants du plateau de Saclay et des vallées

Les analyses démontrent que la demande de transport ne justifie pas un métro. Selon Jean Vivier, "Il n'y a pas d'exemple dans le monde de métro desservant des zones périphériques où la densité est inférieure à 100 habitants+emplois par hectare". S'agissant du projet de la ligne 18, qui devrait traverser le plateau agricole et naturel de Saclay d'est en ouest, sur toute la partie centrale de cette ligne, la densité ne dépasse pas actuellement 6 habitants+emplois par hectare⁸¹.

La SGP table sur 4 500 passagers en heure de pointe, et 6 000 à terme, et sur une fréquentation journalière de 100 000 voyageurs. Ce trafic, même s'il était atteint, ne nécessiterait pas un moyen aussi lourd, un métro n'étant rentable que pour un trafic journalier de 400 000 voyageurs !

⁸¹ APUR, *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris -- Analyse croisée des 10 quartiers de gare de la ligne 18*, décembre 2016, <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/observatoire-quartiers-gare-grand-paris-analyse-croisee-10-quartiers-gare-ligne-18>.

Les statistiques de l'INSEE de 2013 sur les déplacements domicile-travail montrent l'absence de flux significatifs entre les bassins d'emploi situés de part et d'autre du plateau agricole de Saclay que devrait traverser la ligne 18 : les bassins de Versailles/Saint-Quentin, Les Ulis/Saclay/Massy/Antony) et Orly/Rungis. Ni dans un sens, ni dans l'autre. Ce qui montre la présence de trois bassins indépendants, à l'opposé d'une vision d'un « grand territoire plateau de Saclay », concept ne reposant pas sur ce qu'on appelle un « territoire vécu » (correspondant aux pratiques des habitants). D'où une demande inexistante d'un grand axe de transit.

Par conséquent un transport lourd capacitaire reliant ces trois bassins serait inopportun voire néfaste⁸².

Concomitamment, selon l'INSEE, seules 8 % des personnes travaillant sur la frange sud du plateau viennent des Yvelines, 70 % provenant de l'Essonne⁸³.

D'ailleurs les élus de l'Essonne comme ceux des Yvelines se sont totalement opposés au projet de réforme des intercommunalités de grande couronne en 2015 qui imaginait la création d'une monstrueuse intercommunalité à cheval sur les Yvelines et l'Essonne de plus de 800 000 personnes... Finalement seule une fusion entre deux communautés d'agglomération de l'Essonne se fera confortant l'autonomie du bassin de vie essonnien au regard des Yvelines.

Comme l'ont souligné le CGI et le STIF, le fait que le métro ne réponde pas aux vrais besoins de desserte du plateau, aura pour conséquence de faire exploser la circulation routière... Or, ce problème n'admet pas de solution, comme l'a publiquement reconnu Pierre Veltz, en raison de la configuration topographique du site : un plateau entouré de vallées encaissées aux pentes abruptes avec un dénivelé variant de 60 à 90 m, de sorte que les routes d'accès sont étroites et sinueuses et ne prêtent pas à élargissement. Cette spécificité limite mécaniquement la capacité d'accueil du site. Mais les concepteurs du projet Paris-Saclay ne semblent pas avoir pris la mesure de cette difficulté ou ont pensé que la ligne 18 allait résoudre tous les problèmes d'accès au plateau.

⁸² De plus, la ligne 18 n'améliore pas le temps de transport entre Massy et Versailles : 23 mn par le RER C, 24 mn par la ligne 18.

⁸³ Autres provenances : moins de 8 % des Hauts de Seine, moins de 8 % de Paris, et moins de 4 % du Val de Marne.

Vous avez dit « épine dorsale » ?

De la part de responsables de l'aménagement du plateau de Saclay, on entend de temps à autres un discours prônant le métro de la ligne 18 comme l'« épine dorsale » (ou « colonne vertébrale », selon l'inspiration du moment) traversant le plateau d'est en ouest pour relier Massy à Versailles via Saclay. En effet, cela fait partie depuis longtemps des images d'Épinal de l'EP(A)PS, tout comme la « Silicon Valley à la française », etc.

Or, une épine dorsale est supposée soutenir et innervé un corps qui l'entoure et les champs du plateau de Saclay n'ont nul besoin d'être soutenus et innervés par un métro. Les vers de terre et les rigoles leur suffisent.

Cette métaphore aurait pu avoir un sens si tout le plateau était urbanisé, conformément à l'intention de Christian Blanc, qui voulait mettre un terme à la vocation agricole du plateau et laisser aux habitants le lot de consolation d'un parc de 800 ha. Cette « vision » n'a peut-être pas réellement été abandonnée dans l'esprit des décideurs...

En tout cas, dès lors qu'on admet l'existence pérenne de la ZPNAF, le concept d'une épine dorsale sans chair ni os autour relève de l'arnaque intellectuelle, au même titre que le soi-disant bassin d'emploi Versailles-Saclay. Ce dernier est sorti d'un chapeau politico-technocratique en 2016, d'un commun accord entre l'État et la Région, découpant grossièrement l'Île-de-France en 25 bassins d'emploi⁸⁴. Le bassin Versailles-Saclay⁸⁵ y amalgame pas moins de quatre intercommunalités : CAVGP, CASQY, CPS et CC Pays de Limours (845 000 habitants au total). Faire des études statistiques à cette échelle, comme l'ont fait l'INSEE et l'IPR (ex IAU IdF)⁸⁶ manque d'intérêt, les spécificités locales y étant noyées dans des moyennes. La plaine agricole du plateau de Saclay n'y est guère qu'un point à l'horizon. Or, les chiffres de l'INSEE montrent on ne peut plus clairement que les territoires de part et d'autre de cette plaine n'ont quasiment rien en commun : sur les 86 158 flux de déplacements quotidiens émanant des 24 communes de la CASQY et de la CAVGP, seuls 309 (soit 0,36 %) vont en direction de l'Essonne et 237 (0,28 %) vers le Val-de-Marne.

⁸⁴ Adoption de la carte des 25 bassins d'emploi par la Région le 22 septembre 2016 : <https://www.iledefrance.fr/adoption-dune-carte-unique-des-bassins-demploi-en-ile-de-france>.

⁸⁵ Région Île-de-France, *Focus sur les 25 bassins d'emploi franciliens*, 22 mai 2018, <https://www.iledefrance.fr/focus-sur-les-25-bassins-demploi-franciliens>.

⁸⁶ IAU IdF, Note rapide n° 772, *Versailles-Saclay : bassin d'emploi de la R&D et des industries du futur*, mars 2018, https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1456/NR_772_web.pdf.

Le refus de solutions de transport en commun alternatives

Les associations, les usagers des transports en commun ont élaboré des réponses adaptées aux besoins immédiats, réalisables rapidement à moindre coût.

En effet, l'urgence est l'amélioration des transports actuels pour faire face aux problèmes quotidiens de ceux qui habitent sur le plateau et dans les vallées ou viennent y travailler. Car l'asphyxie guette : tous les jours, le RER B est surchargé, le RER C peu fiable, des routes sont congestionnées aux heures de pointe, il n'y a pas de transport en commun sur les axes nord/sud et même certains bus sont supprimés.

Mais l'État a refusé d'étudier les propositions d'amélioration des transports, alors qu'il est urgent de

- moderniser les RER existants, améliorer leur efficacité :

Les RER B et C longent les vallées de l'Yvette et de la Bièvre et aucun centre de vie sur le plateau n'est à plus de 3 km d'une gare de RER ! Un véritable atout malheureusement sous exploité. Il faut rénover et renforcer ces voies délabrées qui irriguent des zones fortement habitées où le besoin est fort, contrairement à la ligne 18 qui traverserait des champs. Les associations réclament pour le RER B d'avancer immédiatement sa modernisation (voitures duplex, pilotage automatique), pour le RER C de faire rapidement sa conversion en tram train.

- développer de nouveaux transports en commun qui facilitent la mobilité interne dans chaque bassin de vie :

Aux deux extrémités du plateau de Versailles, deux bassins de vie et d'emploi sont bien identifiés, l'un dans l'Essonne (Massy/Saclay), l'autre dans les Yvelines (Saint-Quentin-en-Yvelines /Versailles). La priorité est de faciliter les déplacements quotidiens dans ces bassins ; pour cela deux types de solutions devraient être conjuguées : créer des liaisons entre vallée et plateau, par téléphérique (transport de 3 600 à 5 000 passagers par heure et par sens) ou autre transport innovant - renforcer le rabattement vers les gares par un maillage de bus nord/sud adapté.

- réaliser enfin la ligne de transport en commun en site propre (TCSP) entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines :

Elle permettra de répondre aux besoins en termes de débit de voyageurs et de desserte du secteur.

Mais le conseil départemental de l'Essonne refuse de réaliser un site propre pour les bus circulant sur la RD 36 (avril 2016), mettant à mal ce projet. Motif invoqué : cette ligne ferait double emploi avec la ligne 18. Or, celle-ci ne s'arrête nulle part sur son tracé entre Saclay et Guyancourt.

En revanche, le conseil départemental de l'Essonne n'hésite pas à se lancer dans le doublement de la RD 36 pour en faire une autoroute urbaine de 2x2 voies. Cela conduira au bouclage de facto de la Francilienne (A12-RD 36-RN 118-A 10), d'où la perspective de flots de camions contournant Paris par l'ouest. On aggravera ainsi la saturation de la RN 118 et la pollution atmosphérique correspondante.

Un métro sans justification, qui détruirait le territoire

Pour les associations, l'intérêt général ne justifie pas un métro sans utilité au regard des besoins de déplacements quotidiens nord/sud et plateau/vallée, représentant un risque très élevé de gaspillage d'argent public compte tenu du très faible niveau de fréquentation prévu et du coût prévisionnel. La combinaison des améliorations des RER et des solutions de rabattement permettrait de desservir le plateau de Saclay de façon fine, adaptée aux besoins spécifiques des différentes catégories de populations (habitants, étudiants, personnels des universités et écoles, salariés des entreprises), dans des délais raisonnables, d'un coût sans commune mesure avec celui du métro.

Mais l'État et une grande majorité d'élus s'entêtent, contre l'avis des experts et de la population, à vouloir installer sur des terres agricoles un métro coûteux, très peu utile, au service du prestige du «cluster» en somme un projet aberrant et un non-sens économique ? Est-ce juste une « promesse » pour faire venir les grandes écoles ? Est-ce pour les maires⁸⁷ un caprice pour

⁸⁷ Hormis les maires de quatre communes rurales.

faire grossir leur ville, signe de prestige, source de pouvoir ? Ou bien est-ce le premier parpaing dans une vaste opération immobilière et commerciale d'urbanisation massive du plateau de Saclay ?

Depuis le début, les effets sur l'urbanisation de la construction de la ligne 18 sont manifestement sous-évalués. L'Autorité environnementale l'avait bien souligné dans son avis : « les enjeux environnementaux d'ensemble, indirects ou induits par le projet portent principalement sur ses conséquences en matière d'urbanisme, en lien avec les développements urbains en cours et projetés sur le plateau de Saclay, d'étalement urbain et d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ».

Aménagement ou désorganisation du territoire ?

En novembre 2017, un groupe d'élus de la frange sud du plateau de Saclay – inquiétés par des rumeurs sur le décalage du calendrier de la ligne 18, voire la suppression de cette ligne – ont organisé une manifestation où ils brandissaient une banderole sur laquelle on pouvait lire « Pas de métro = pas de logements »⁸⁸. Le maire de Palaiseau confirmait cette position en décembre 2018, déclarant que la construction de logements dans le quartier de Polytechnique était retardée à cause de la décision du gouvernement en février 2018 de décaler de trois ans la livraison de la ligne 18.

La logique derrière cette posture semble être de considérer que les ménages qui viendront s'installer dans ce secteur travaillent un peu partout en Île-de-France sauf à proximité de leur domicile. Cela va d'ailleurs de pair avec ce qu'on a pu entendre dire par un haut responsable de l'EPAPS : « il faut construire des logements sur le plateau pour remplir la ligne 18 dans le sens Saclay-Paris ». Et en même temps, on prend l'hypothèse que les usagers du plateau résident un peu partout sauf à proximité de leur lieu de travail.

Tout ceci est absurde sur le plan de l'aménagement du territoire ! C'est l'exact contraire d'une « ville cohérente »⁸⁹, où on cherche à réduire au maximum les distances domicile-travail, diminuant les besoins de mobilité contrainte et favorisant en même temps le

⁸⁸ En témoigne, entre autres, cet article : Cécile Chevallier, *Le Parisien*, « Pas de métro, pas de logements », *l'avertissement des élus du plateau de Saclay à l'État*, 24 novembre 2017, www.leparisien.fr/essonne-91/pas-de-metro-pas-de-logements-l-avertissement-des-elus-du-plateau-de-saclay-a-l-etat-24-11-2017-7412304.php#xtor=AD-1481423553.

⁸⁹ Emre Korsu, Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuill, *La ville cohérente*, éd. La documentation française, 2012.

développement d'une vie locale avec des services présentsiels, etc. Au lieu de cela, on s'inscrit dans une logique de création de cités dortoirs. C'est cette logique infernale qui rend la région parisienne de plus en plus invivable, incitant de nombreux Franciliens à la quitter dès qu'une opportunité se présente.

Il est impératif de changer de logiciel, sous peine d'asphyxie ! Le plateau de Saclay est loin d'être le seul territoire francilien à subir les conséquences d'un aménagement en dépit du bon sens. Ainsi, l'agglomération de Saint-Denis (93) compte environ 80 500 emplois, dont 69 000 (86 %) sont occupés par des travailleurs résidant à l'extérieur, tandis que sur les 42 500 travailleurs dionysiens occupés 31 000 (73 %) vont travailler à l'extérieur et que le taux de chômage local atteint 23 %. Cette situation entraîne des besoins de déplacements considérables, que le Grand Paris Express risque d'aggraver en diminuant encore l'autonomie de ce territoire. Il faut absolument éviter à Paris-Saclay de s'inscrire sur une trajectoire similaire !

Dans la mégapole francilienne, la priorité n'est pas d'interconnecter tout avec tout, ce qui induit un gigantesque mouvement brownien avec un accroissement annuel des besoins de déplacements de 300 000 à 400 000 flux par jour. Elle est, au contraire, de renforcer l'autonomie des bassins de vie et d'emploi, de façon à créer ou renforcer des « zones intenses » (ou « zones cohérentes ») comme il en existe au sein du bassin d'emploi de Versailles/Saint-Quentin. Cela passe par l'amélioration des mobilités de proximité au lieu de favoriser les déplacements lointains.⁹⁰

Personne ne peut croire que la zone de protection définie par une loi ne pourra être remise en question par une autre loi. Une loi n'est jamais intangible, celle du Grand Paris a déjà été modifiée plusieurs fois.

Il ne fait aucun doute que la réalisation de deux voies parallèles de transport lourd, métro de la ligne 18, qu'il soit aérien ou souterrain, et RD 36 doublée constituerait un vecteur d'urbanisation irrésistible, entraînant inexorablement la disparition du plateau agricole. En témoigne le commentaire suivant émis par l'Autorité Environnementale (Ae) dans son avis de 2015. « Dans le cas présent, la ligne de métro est conçue pour participer à une urbanisation planifiée et de grande ampleur. Ceci renforce la nécessité de présenter des éléments quantifiés quant à cette urbanisation ».

⁹⁰ Voir aussi : Jacqueline Lorthiois et Harm Smit, *Les écueils du Grand Paris Express*, Métropolitiques, 27 juin 2019, <https://www.metropolitiques.eu/Les-ecueils-du-Grand-Paris-Express.html>.

Ainsi, l'intention première de Christian Blanc de mettre fin à la vocation agricole du plateau pour urbaniser massivement cette zone, vide de constructions sur les cartes, n'est pas abandonnée. Cette gigantesque opération immobilière permettrait ainsi de faire face aux coûts exorbitants du métro comme à ceux du campus (plus de 5 milliards d'euros selon le rapport de la Cour des Comptes de février 2017).

Alors que le rapport d'information déposé par la mission d'information commune sur le foncier agricole en décembre 2018⁹¹ explique que :

- « La terre est devenue une ressource convoitée et négligée, voire gaspillée, lorsqu'elle est offerte à l'urbanisation et soustraite à sa fonction nourricière »,
- « L'agriculture doit être hissée au rang de priorité, en parallèle du développement économique, de la sauvegarde des espaces naturels et de l'aménagement de l'habitat ».

Bétonner progressivement les terres agricoles et forestières, c'est bien un désastre écologique qui est annoncé.

⁹¹ Anne Laurence Petel et Dominique Potier, *Rapport d'information*, mission d'information commune sur le foncier agricole, Assemblée Nationale, décembre 2018.

6. Intentions masquées, concertation absente, la démocratie bafouée

Alors que le pôle Paris-Saclay comme le Grand Paris ont suscité des critiques dès l'origine, il est stupéfiant d'observer à quel point ces débats, problèmes, oppositions ont été rendus invisibles dans la plupart des media.

Il est vrai que d'emblée les discours sur le plan campus et le «cluster» ont fait miroiter des investissements, des images de prestige renforçant le narcissisme de leurs auteurs, et de ceux qui y adhéraient : faire émerger un campus d'excellence, vitrine de la France renforçant l'attractivité et le rayonnement de l'université française, construire un «cluster» présenté comme favorable à la fois à la recherche et au développement économique de la France, emblème national, fascinant ainsi nombre d'interlocuteurs introduits dans les media et le microcosme politique parisien.

Une présentation partisane de la loi du Grand Paris, annonçant qu'une zone de protection agricole et forestière était établie protégeant 2 300 hectares de terres agricoles a fait croire au public non averti que la préoccupation de conservation de l'agriculture avait été entendue, en faisant l'impasse sur la destruction actée par la loi d'espaces naturels et de près de 400 hectares de terres agricoles. Quant au projet de métro censé verdir le projet, il occulte le refus des pouvoirs publics d'améliorer les transports en commun sur le plateau et dans les vallées.

Les acteurs de terrain, agriculteurs, associations, citoyens sensibilisés, certains élus ont donc dû faire face au rouleau compresseur de la désinformation et mobilisé leur énergie pour aller à la pêche aux informations, décrypter, démasquer les non-dits, analyser, évaluer, manifester, pour tenter de se faire entendre : des habitants de l'Essonne et des Yvelines, regroupés dans des associations⁹² qui rassemblent des milliers d'adhérents, pour la sauvegarde du plateau de Saclay, pour la protection de la

⁹² Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes, Amis de la vallée de la Bièvre.

vallée de la Bièvre, mais aussi des associations locales et collectif⁹³, et des personnes engagées directement par l'achat de parcelles de terres agricoles sur le plateau pour les préserver ou au sein d'une association pour le maintien d'une agriculture paysanne⁹⁴.

Nous voulons ici retracer nos combats tout au long de ces années, afin de faire apparaître au grand jour comment en permanence les pouvoirs publics ont empêché l'expression et la prise en compte des avis de la population. Tout au long de ces années, l'État et de nombreux élus ont ainsi instauré un simulacre de démocratie, fondée sur l'absence d'information et des irrégularités de procédure.

Le refus d'organiser un débat global sur le besoin et la pertinence du projet d'ensemble

Rappelons que dès sa conception, le projet Paris-Saclay a été imposé à la population puisqu'il a été inscrit dans une opération d'intérêt national, régime d'exception conférant à l'État des prérogatives pour la réalisation d'opérations jugées stratégiques. En particulier, c'est l'État, et non plus les communes, qui délivre les permis de construire, théoriquement toutefois en respectant les PLU locaux. Aussi dès le premier projet d'OIN porté par le Premier ministre de l'époque Dominique de Villepin, en 2006, à l'initiative d'une association locale qui milite pour l'approfondissement du débat démocratique et la participation des citoyens aux décisions qui les concernent, un premier courrier était adressé au préfet de région⁹⁵ demandant l'ouverture d'un débat public au sens de la Commission Nationale du Débat Public. Réponse négative.

Les associations reviennent à la charge en plusieurs occasions, toujours sans succès.

⁹³ CAS Orsay, Graal, Jouy Écologie, Apesa, Moulon 2020, COLOS, Saclay Citoyen, Urgence Saclay.

⁹⁴ Terres Fertiles, Les Jardins de Cérès-AMAP

⁹⁵ Cas Orsay, Lettre au Préfet, 14 décembre 2006, Terres fertiles, <http://casorsay.canalblog.com/archives/2006/12/14/3421782.html>.

Pourtant la saisine de la CNDP était obligatoire. En effet, en vertu de l'alinéa 1 de l'article L121-8 du Code de l'environnement, « la Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État ». L'article R121-2 du Code de l'environnement précise les catégories de projets destinées à faire l'objet d'une saisine automatique par le maître d'ouvrage ou par la personne publique responsable du projet : « les équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques », avec un seuil de déclenchement quand le coût des bâtiments et infrastructures est supérieur à trois cents millions d'euros.

Le rapport du Plan Campus Saclay estime en mars 2009 le coût du projet dans le cadre du Plan Campus à 620 millions d'euros, pour un budget total de l'opération chiffré à 1 933 millions d'euros. Par conséquent, le projet de «cluster» scientifique ou technologique du plateau de Saclay aurait dû faire l'objet d'une saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

Sur la base de ces éléments étudiés par le groupe d'étude juridique citoyen et inter associatif⁹⁶, 27 associations ont cosigné, fin septembre 2015, un courrier à destination de la CNDP lui demandant l'organisation d'un débat public sur l'ensemble du projet. La CNDP a considéré, en sa séance du 7 octobre 2015, que « bien que la demande soit apparue pertinente, la Commission n'a pu que constater son irrecevabilité ». En effet, dans sa décision correspondante (n° 2015/46/PS/1), la CNDP statue que « dans ce cas où le coût prévisionnel de l'équipement excède trois cents millions d'euros, la CNDP ne peut être saisie que par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet »⁹⁷, mais ces derniers ne l'ont pas fait.

⁹⁶ Site : <https://sacalaycitoyen.jimdofree.com/>.

⁹⁷ « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ».

On ne peut que souligner la constance de la CNDP sur la pertinence d'un débat public sur le projet global ; rappelons en effet que lors du débat public relatif au projet de métro du Grand Paris, la CNDP précisait dans sa conclusion « le constat que la desserte du plateau de Saclay est un sujet très controversé » et s'interrogeait ainsi : « conviendrait-il d'organiser un débat public spécifique sur l'aménagement de ce secteur ? »

Ainsi à aucun moment il n'a été possible de poser officiellement la question de la pertinence et de l'opportunité de l'aménagement total du plateau autour d'un « cluster » et d'interroger les pouvoirs publics sur le bien-fondé du déplacement d'organismes et grandes écoles. Et pourtant dans la réalité des faits, la pertinence et l'opportunité d'un tel projet ont été largement remis en question. Les divergences d'intérêt entre grandes écoles et universités ont rapidement éclaté au grand jour⁹⁸. Le rapport annuel 2017 de la Cour des Comptes est très critique sur le projet Paris-Saclay, et met en évidence un fort risque de voir ce projet tourner au fiasco, alors qu'elle pointe un financement massif de 5,3 milliards d'euros (sans inclure le coût du métro)⁹⁹. On peut rappeler les propos de Yves Meyer, mathématicien, Prix Abel 2017, « Ce projet [...] n'est pas une demande qui vient des chercheurs. Pour moi, c'est un colossal gâchis d'argent et une insulte à la dignité de la vie de l'esprit »....

Quant à l'absurdité de consommer des espaces naturels et tout particulièrement des terres agricoles en Île-de-France à l'heure où tout le monde s'accorde pour déplorer l'artificialisation des terres, où est la cohérence avec la nécessité de mener des politiques publiques prenant en compte les enjeux du dérèglement climatique et de la perte de biodiversité ?

⁹⁸ Lors de l'examen de passage, en avril 2016, le jury de l>IDEX n'a nullement été convaincu que l'Université Paris-Saclay ait progressé dans l'intégration de ses composantes. Il lui a accordé un sursis de 12 mois, que le gouvernement a mué en 18 mois.

⁹⁹ Mais la part vraiment affectée à la recherche elle-même est de l'ordre de 600 millions seulement.

Des informations lacunaires

Quand avons-nous été informés de ce qui attendait le territoire dans sa globalité ? À aucun moment ! La population a appris des bribes, au fur et à mesure de la succession d'enquêtes publiques partielles. Dès l'origine, le projet Paris-Saclay s'est avéré être d'une grande complexité favorisant l'opacité, s'appuyant sur différents outils législatifs : OIN, loi du Grand Paris, loi Maptam, et des innovations juridiques comme les contrats de développement territorial (CDT), qui au sens strict du terme ne sont pas des contrats. Comment le grand public peut-il consacrer son temps à explorer les arcanes juridiques pour en comprendre les attendus et les conséquences ?

L'absence de visibilité sur le projet global, sa pertinence, ses enjeux et conséquences s'est traduite concrètement par l'absence d'étude d'impact globale, l'absence de présentation d'alternatives et l'utilisation de la technique du saucissonnage des enquêtes qui empêche d'avoir une vision globale des impacts environnementaux, sociaux, économiques, sociétaux.

Les enquêtes partielles se sont succédé, certaines en période de congé scolaire sur des périodes courtes se traduisant par la nécessité d'ingurgiter des centaines de pages techniques, inaccessibles à l'habitant qui n'a pas le temps d'y consacrer des journées de travail. Et il arrive également que les documents fournis ne soient pas de nature à éclairer le lecteur ; ainsi une association locale¹⁰⁰ a pu constater que sur le dossier d'enquête publique relatif à la DUP pour la zone de Corbeville « 1 700 pages ne concernent pas la ZAC de Corbeville ». Pauvre habitant noyé sous les pages de lecture inutile...Peut être se découragera-t-il finalement ?

À maintes reprises, l'Autorité environnementale a souligné les manques dans les dossiers présentés ; ainsi elle écrit dans son avis d'octobre 2015 : « L'Ae constate que, dans plusieurs domaines, l'étude d'impact ne se situe pas au niveau de précision habituel des dossiers d'enquête publique préalable à une DUP qui lui sont soumis. Ceci est particulièrement le cas pour la partie aérienne du projet. L'Ae prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage de

¹⁰⁰ ASEOR : Association pour la sauvegarde de l'environnement d'Orsay.

préciser ultérieurement certains aspects du dossier. Les études complémentaires nécessaires pour apprécier, à un niveau de précision pertinent, certains impacts environnementaux et permettre ainsi de dimensionner les mesures de réduction d'impact et, le cas échéant, de compensation, devront être intégrées dans les autres dossiers d'enquête publique à venir, après actualisation de l'étude d'impact initiale, par exemple au moment du dossier "loi sur l'eau" ». Nous ne sommes pas seuls à observer et déplorer le manque de transparence et d'informations globales...

Sans compter de véritables tours de passe-passe qui changent totalement la donne : par exemple, le premier débat public relatif au métro porte sur un métro enterré, qui resurgit sous forme de métro aérien par décision de l'État. Autre exemple, le contrat de développement territorial Paris-Saclay Territoire Sud signé en 2013 entre les élus locaux et l'État prévoyait 1 400 logements, transformés désormais en 3 500 à 4 000 logements.

Face à ces manques la population n'a aucun recours pour obtenir une information complète, exploitable en temps utile.

Des simulacres de consultation de la population

L'insuffisance de concertation manifeste aux yeux de la population a même été repérée en avril 2015 par la commission d'enquête portant sur le contrat de développement territorial Paris Saclay Territoire sud, qui avait rendu un avis défavorable et notamment recommandé « de renforcer substantiellement la concertation », recommandation restée sans effet ; en effet pendant l'été 2015, une nouvelle version du CDT a été élaborée dans le plus grand secret, tenant à l'écart la société civile, mais cette version express a recueilli un avis favorable, les pouvoirs publics ne pouvaient recevoir un nouveau camouflet.

Une « concertation renforcée sur la ligne 18 » est organisée en 2015 qui permet à la Société du Grand Paris de présenter son projet de ligne 18 en version tracé aérien. Toutes les réunions sur le plateau sont extrêmement houleuses, car agriculteurs et habitants sont vent debout contre ce projet. Mais il apparaît dès la première réunion que la SGP a établi son projet de métro aérien et n'accepte de discuter qu'à la marge son propre projet sans jamais être

disposée à envisager des scénarios alternatifs ; aucune concertation n'est envisagée en réalité. Au point que le rapport de la garante de la concertation renforcée, publié en octobre 2015, s'interroge fortement sur l'objet de ces réunions : « le terme même de "concertation renforcée" a été discuté. Plusieurs personnes ont considéré qu'il était abusif, en raison précisément de l'étroite marge de manœuvre du maître d'ouvrage. Certains ont fait valoir qu'une concertation devait permettre une élaboration plus "partagée" du projet. ...Un travail sémantique reste sans doute à conduire pour affiner ce concept aux contours encore imprécisément définis ». Qu'en termes élégants ces choses-là sont dites...

Quant à l'enquête publique de 2016 relative à la déclaration d'utilité publique de la ligne 18, elle a été consternante de parti pris. Un traitement pour le moins particulier des avis des contributeurs a été mis en œuvre, qui aboutit à un résultat inverse de ce qui a été écrit par les participants à l'enquête publique : en témoigne le travail de réexamen mené par les associations portant sur les 4 481 contributions à l'enquête publique sur le projet de ligne 18 : 753 contributions (soit 17 %) ont été considérées, à tort, par la commission d'enquête comme « sans avis » (blanc, non défini ou carrément oubliés), 1 141 contributions (soit 25 %) ont été « dénaturées » par la commission (c'est-à-dire indûment classées en favorable/défavorable ou non défini). À l'issue du retraitement des 4 481 contributions, on constate que 70,2 % des 4 219 contributeurs qui ont exprimé un avis, contestent l'utilité publique du projet de métro ligne 18....

Voici quatre exemples pour illustrer les glissements de cotation effectués par la commission d'enquête : contribution A « Avis défavorable, car le métro aérien porte atteinte à l'agriculture sur le plateau de Saclay. » classée en « Favorable sans réserve » par la commission d'enquête – Contribution B « notre avis défavorable sur ce dossier, tel qu'il est présenté à l'enquête publique, est encore renforcé. Ces éléments nous amènent à émettre un avis encore plus défavorable concernant l'utilité publique de ce projet. Nous vous remercions de l'attention portée à cet avis » classée par la commission d'enquête en « Favorable sans réserve » – Contribution C « Contre le métro aérien »- classée par la commission comme « Non Défini » – Contribution D

« Tous les organismes qualifiés en matière de transport (STIF, Cercle des Transports, Commissariat général l'investissement) ont estimé que ce projet de ligne 18 était bien trop coûteux, jugé celui-ci disproportionné par rapport aux besoins réels et émis un avis négatif sur le projet. Que faut-il de plus pour revoir la copie ? Ne pouvant me résoudre à aggraver la dette des collectivités, j'é mets donc un avis défavorable », classée par la commission en « Favorable ».

D'autres avis ne figurent pas même dans le rapport ; on peut citer entre autres le fait que la commission d'enquête passe sous silence l'avis d'avril 2018 du Parc Naturel Régional (PNR) de la Haute vallée de Chevreuse sur le tracé en aérien sur le plateau en traversée du PNR. Elle passe aussi sous silence les 2 478 signatures d'une pétition initiée par plusieurs associations en 2015 contre le projet de ligne 18. Et sans surprise la commission a rendu un avis favorable (un commissaire enquêteur avait laissé entendre en cours d'enquête qu'il ne pourrait pas donner un avis défavorable)–assorti d'une réserve : « pour étudier la mise en souterrain de la partie aérienne prévue entre Saclay et Magny-les-Hameaux afin d'en améliorer l'impact environnemental et d'en examiner l'acceptabilité des conditions économiques en vue de modifier cette partie du tracé »

L'arrêté inter préfectoral portant autorisation environnementale pour le projet de création de la ligne 18 ne tient même pas compte de cette réserve.

Fin 2018, le rouleau compresseur de l'urbanisation continue d'avancer et l'établissement chargé de l'aménagement (EPAPS) veut lancer un nouveau programme de construction sur la zone de Corbeville, portant sur 96 hectares, dont une large proportion de terres céréalières de qualité exceptionnelle. Deux réunions dites de « concertation » ont été organisées fin 2018, réunions particulièrement houleuses car la population a exprimé un fort mécontentement vis-à-vis du procédé et à l'encontre du projet lui-même ; mais selon les termes mêmes de l'EPAPS le projet se fera quoiqu'il en soit, confirmant ainsi que les réunions qu'il organise ne servent à rien puisque tout est déjà décidé.

Effectivement la quasi-totalité des avis recueillis lors de l'enquête publique préalable à la création de la zone d'aménagement concerté du secteur de

Corbeville est résolument hostile à l'urbanisation de cette zone. À titre d'exemple, voici une contribution à l'enquête publique qui illustre bien l'avis des habitants :

« Madame, Monsieur

Bétonner encore plus le plateau de Saclay serait une aberration pour notre autonomie alimentaire (perte des terres agricoles), pour l'environnement (artificialisation des sols, utilisation de matériaux non durables, concentration de populations,...), pour la biodiversité (nuisances urbaines, réduction des connections écologiques,...), pour le climat (accroissement des transports lié à la concentration, artificialisation des sols, impact carbone des constructions,...), pour la santé (concentration humaine, stress, pollution,...) et pour l'équité d'accès aux services publics (fermeture de 3 hôpitaux publics remplacés par un seul difficile d'accès). Ce projet est contraire aux demandes de la population locale comme j'ai pu le constater aux différentes réunions de "concertation" et aux attentes de la société toute entière qui exige un changement radical de politique pour prendre en compte les enjeux climatiques, environnementaux et sociaux.

Je donne donc un avis défavorable au projet présenté qui est d'ailleurs incomplet ».

Mais l'établissement chargé de l'aménagement, l'EPAPS, dans ses réponses n'est pas à un paradoxe près : alors que l'on va détruire des terres agricoles, des espaces naturels, donc des paysages, et que l'on va poser un métro sur des champs, on peut lire des phrases particulièrement choquantes telles que « l'idée est de faire du paysage la clé de voûte du projet et l'élément structurant sur lequel l'aménagement du «cluster» doit reposer. Ce concept de lisière consiste à s'appuyer sur le paysage existant comme support de transformation du territoire, à l'amplifier, de sorte que la lisière devienne un cadre physique-et naturel-du développement urbain du «cluster» Paris-Saclay ». Alors que l'EPAPS détruit des terres agricoles, diminue la surface de terres attribuée à l'INRA pour ses recherches, il ose écrire : « Par ailleurs, l'opération globale du Plateau de Saclay en tant que «cluster» de recherche

d'intérêt international est susceptible d'avoir des retombées à long terme sur l'agriculture, notamment grâce aux centres de recherche qui s'y trouvent ». Est-il besoin de rappeler qu'AgroParisTech en déménageant sur le plateau de Saclay abandonnera 300 hectares agricoles pour passer à ... 24 hectares de terrains expérimentaux de proximité ? Est-il besoin de rappeler que l'urbanisation de la zone de Corbeville porterait principalement sur les terres agricoles et non sur les terrains industriels autrefois occupés par Thalès et aujourd'hui friche industrielle qui seraient transformésen parc urbain ? Et bien sûr, résultat de l'enquête publique : l'avis du commissaire enquêteur est ... favorable !

Tout est fait pour vider de leur sens les enquêtes publiques et décourager la participation des citoyens qui se disent à chaque nouvelle enquête « à quoi ça sert ? »

Le refus de prendre en compte l'avis des scientifiques et enseignants

La faculté de Paris-XI devait initialement être déménagée en entier pour libérer un beau domaine avec des arbres centenaires et réaliser une très belle opération immobilière. L'absurdité du projet qui consistait à déplacer une faculté située à côté du RER B vers une zone non desservie par les transports en commun au motif que les locaux étaient en mauvais état a suscité une très forte mobilisation au-delà même de la Faculté d'Orsay, grâce au soutien notamment du collectif « Sauvons la Recherche ».

Ce volet immobilier n'est qu'un aspect d'un projet qui vise à transformer radicalement le mode de fonctionnement interne de l'Université, en réduisant très fortement le rôle de ses instances de décision démocratiques au profit d'une « gouvernance » reposant sur la mise en compétition des équipes de recherche via les financements (Labex, IDEX) du programme « Investissements d'avenir », le tout orchestré par la Fondation de coopération scientifique (FCS). En décembre 2010, le Conseil d'Administration de l'Université Paris Sud accepte, sous contrainte et avec quelques réserves, les nouveaux statuts de la FCS (proposés par la FCS elle-même), qui de fait

entérinent la perte d'autonomie des différents conseils de l'Université Paris Sud.

Cette mise sous tutelle ne s'est pas faite sans résistance de la part des personnels de l'Université, ce qui a conduit le Président de l'Université à s'abstenir lors du vote sur la signature de la convention État-ANR-IDEX, conformément à la demande du Conseil d'administration (CA) de l'Université Paris Sud. En février 2012, le projet d>IDEX Paris Saclay est signé¹⁰¹ et dans la foulée les CA d'AgroParisTech (28/03/2012) et de l'INRA (28/03/2012) se prononcent favorablement sur l>IDEX et sur le déménagement vers Saclay.

Sur le projet global, à la demande de moratoire formulée en juillet 2012 auprès de la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche par une délégation intersyndicale des établissements et organismes concernés par l'opération Paris-Saclay et de l'association Sauvons la Recherche, « la Ministre répond : je continue et j'accélère ». Aucun moratoire ne sera accordé.

À Grignon, le projet de vente du domaine agronomique a mobilisé non seulement les personnels et étudiants d'AgroParitech mais plus largement tous ceux qui y ont été étudiants ou enseignants, tout autant que la population locale. Et notamment quand il a été question de transformer le site en terrain d'entraînement pour un club sportif... Néanmoins si cette vente n'a pas eu lieu, le projet continue d'avancer malgré les nombreuses manifestations et propositions alternatives formulées, jamais étudiées par l'État.

In fine les Conseils d'administration des organismes concernés ont dû obtempérer, le déménagement étant présenté comme une condition nécessaire à l'obtention de financements dans le cadre du Plan campus.

Rappelons les termes d'une déclaration commune des organisations syndicales de l'INRA, du CNRS, de l'INRIA, de l'Université Paris-Sud, de l'Université de Versailles Saint-Quentin, d'AgroParisTech, de l'École polytechnique, du CEA et de l'ENS Cachan, en date de février 2014 : « Nous

¹⁰¹ Université Paris Sud, *Initiatives d'excellence : l>IDEX Paris-Saclay labellisé*, février 2012, <http://www.u-psud.fr/fr/news/l-actualite-en-2012/idex-paris-saclay.html>.

n'avons cessé de dénoncer, depuis la création de la fondation de coopération scientifique¹⁰², le gâchis scientifique, humain et financier que représentait cette opération, avant tout politique et immobilière » ; suit une critique argumentée de la perte d'autonomie et de moyens que représente cette restructuration imposée aux établissements et organismes.

Le projet se heurtait à une telle opposition qu'en décembre 2016 le journal « les Échos » titrait « L'exécutif tente de sortir par le haut du borbier de l'université Paris-Saclay » et citait les propos de François Cansell, de la conférence des écoles françaises des directeurs d'ingénieurs (CDEFI) : « L'absence de concertation est inadmissible ! ». Par ailleurs, les étudiants alertent sur leur refus de voir se mettre en place une université à deux vitesses.

En 2017, du fait de la persistance des désaccords entre les membres de la Fondation de coopération scientifique (FCS), deux pôles (issus de la COMUE Paris-Saclay) se structurent séparément : d'une part l'université Paris-Saclay qui réunit les universités (Paris-Sud, Versailles-Saint-Quentin et Évry), l'École normale supérieure de Cachan, CentraleSupélec et l'Institut d'optique Graduate School, suivis par AgroParisTech qui rejoindra finalement ce pôle¹⁰³ ; d'autre part l'Institut Polytechnique de Paris, alliance de grandes écoles autour de l'École polytechnique et intégrant l'Ensta, l'Ensaе, Télécom ParisTech et Télécom SudParis, postérieurement rejoints par HEC.

Et le projet continue d'avancer en dépit de toutes les oppositions... Alors que l'ambition initiale du projet était de rapprocher et d'unir les grandes écoles et les universités dans un seul et unique établissement, le projet continue malgré l'échec sur cet objectif, et les mouvements d'établissements se poursuivent comme si de rien n'était.

¹⁰² Aux termes de la loi du Grand Paris, la Fondation de coopération scientifique est la personnalité morale chargée de l'opération « Campus Paris-Saclay », qui va gérer les réponses aux appels d'offres du Grand Emprunt.

¹⁰³ En novembre 2019, les membres de ce pôle (à l'exclusion des universités de Versailles-Saint-Quentin et d'Évry) fusionnent pour former l'université Paris-Saclay en tant qu'établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel, et non plus en tant que COMUE.

En janvier 2018 est lancé un appel de scientifiques « pour un aménagement du plateau de Saclay respectueux de sa valeur écologique et de ses habitants », « Nous scientifiques, enseignants et personnels, étudiants et élèves des établissements de Paris-Saclay et au-delà, dénonçons les présupposés idéologiques dangereux, la fuite en avant technoscientifique, le gâchis écologique et financier et le déni de démocratie qui prévalent dans le pilotage de l'opération Paris-Saclay. Nous déclarons notre ferme opposition aux destructions qui s'opèrent en notre nom, et affirmons que ces destructions ne sont en rien nécessaires pour « faire entrer la France dans le 21^{ème} siècle », et lui faire « gagner le pari de l'intelligence ». L'intelligence d'un vrai pari scientifique serait justement de proposer ici un modèle qui embrasse expressément les enjeux du siècle à venir, sans reproduire à l'infini les erreurs du passé. »

Un appel qui témoigne de la convergence de point de vue de ceux qui viennent travailler sur le plateau et de ceux qui y vivent.

Le refus de prendre en compte l'expertise citoyenne

Chacun de sa place (habitants, agriculteurs, associations, personnes travaillant sur le plateau) a apporté sa connaissance du territoire, sa compétence spécifique, son expertise. En sus de l'expertise technique, s'est construite progressivement une expertise collective visant à définir l'intérêt général pour notre territoire. Mais cette expertise n'est jamais considérée et encore moins prise en compte.

Sur le plateau de Saclay, nous avons observé à quel point les décideurs ont organisé l'opacité pour éviter tout débat de fond. Les enquêtes publiques sont devenues un simple passage obligé plus qu'outil crédible dans la consultation de la population. En effet, « L'enquête publique intervient trop tard dans le processus décisionnel, à un stade où tout est joué, ou presque. Il n'est déjà plus temps de mettre en doute une décision parvenue à son terme. Dès lors, il

ne s'agit pas tant de discuter du bien-fondé d'un choix que de le faire connaître », souligne une thèse de doctorat de Droit Public¹⁰⁴.

On peut rappeler par ailleurs que les avis rendus ne s'imposent pas au décideur.

Malgré toutes ces limites à l'intérêt des enquêtes publiques, il semble qu'elles prennent encore trop de place aux yeux des autorités !

En témoignage la décision prise à l'encontre d'un commissaire enquêteur dans une autre région, fin décembre 2018, radié de sa fonction, sanction exceptionnelle contre un commissaire enquêteur qui venait de rendre un avis défavorable à un projet industriel local. Il faut dire qu'avec six avis défavorables rendus sur une soixantaine d'avis, il arrivait à un taux de 10 % d'avis défavorables pour une moyenne nationale qui serait de l'ordre de 3 à 4 %.

Une marche supplémentaire est franchie, qui signe la volonté de mettre à l'écart les citoyens avec la loi du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance dite loi ESSOC qui expérimente une restriction du dispositif d'enquête publique. Cette nouveauté est passée inaperçue au grand public mais n'a pas échappé aux associations environnementales ni aux juristes du droit de l'environnement. Une tribune d'un collectif de juristes¹⁰⁵ dresse en juin 2019 un bilan des atteintes à la démocratie environnementale et dénonce une communication « perverse » des autorités françaises. La tribune précise « la triste réalité que nous constatons, nous, juristes, est celle d'une régression continue du droit de l'environnement. Tout d'abord dans les domaines concernant la démocratie environnementale, c'est-à-dire l'information à la participation et à la prise de décision en matière environnementale et l'accès au juge. Il s'agit d'obligations à la fois communautaires et internationales (convention d'Aarhus, 1998) ».

¹⁰⁴ Ousmane Ba, *La prise de décisions locales : les procédés pour plus de démocratie*, Thèse de doctorat, Université de Reims Champagne-Ardenne, juillet 2012, <http://www.theses.fr/2012REIMD005>.

¹⁰⁵ Collectif de juristes, *Droit de l'environnement en France, une régression généralisée*, Le Monde, 26 juin 2019.

Régression du droit de l'environnement et de la démocratie environnementale à l'heure de l'urgence climatique, où est la cohérence ?

Des années d'actions pour se faire entendre malgré les passages en force

Dès l'origine, l'avis de la société civile n'a pas été sollicité puisque l'avenir du plateau de Saclay a été inscrit d'emblée dans une OIN imposée par l'État.

Mais sur le territoire agriculteurs, habitants, associations avaient déjà pris l'habitude de tisser des liens, d'analyser ensemble la situation et les perspectives d'évolution ; les agriculteurs en réponse à l'appel de citoyens désireux de développer une agriculture de proximité avaient commencé à diversifier leur activité en impliquant directement les citoyens (AMAP, cueillette, acquisition de foncier agricole).

Très vite la population s'est organisée pour faire entendre sa voix et son opposition au projet de destruction du territoire, en multipliant les actions : organisation de réunions d'information, rédaction d'un livre de propositions alternatives¹⁰⁶, participation aux multiples enquêtes publiques, mais aussi manifestations, invitations de journalistes, tribunes libres dans des médias nationaux, conférences de presse, appui ponctuel d'associations nationales¹⁰⁷ ou même évènements plus insolites de type tentative de construction d'une « cabane de la résistance », remise de « diplômes d'excellence en tartufferie » à certains élus, ou de parpaings d'or aux ministres bétonneurs etc.. Il est clair qu'une action comme le début de construction d'une cabane, vite interrompue par les forces de l'ordre a immédiatement suscité un intérêt des media, prêts à parler d'une « nouvelle ZAD » sur le plateau de Saclay. Mais l'intérêt pour le fond du sujet a été éphémère...

Pourtant il suffisait d'écouter les habitants pendant les réunions, de lire leurs contributions lors des multiples enquêtes publiques : ils ont constamment

¹⁰⁶ Collectif « Un autre avenir pour les pays de Saclay », *Le pôle agriurbain des pays de Saclay*, octobre 2007.

¹⁰⁷ France Nature Environnement, Greenpeace.

montré leur opposition à l'urbanisation d'excellentes terres qui devraient conserver leur vocation nourricière, à la construction massive de logements, à la saturation du territoire, des routes et des transports, et à une augmentation sans fin des pollutions (bruit, air, paysages, etc.). Si la presse locale en a effectivement fait part, les media nationaux n'ont pas relayé les questions de fond qui se posaient, n'ont-ils pas voulu, pas pu ?

Il est impressionnant de constater à quel point l'État a fait la sourde oreille, ne répondant pas même aux courriers. Ainsi des pétitions signées de milliers de personnes s'opposant au métro ou demandant un moratoire sur la poursuite des opérations d'aménagement sur le plateau de Saclay dans l'attente des résultats des procédures engagées au niveau français et européen n'ont pas même fait l'objet d'accusé de réception des ministres concernés.

En parallèle de recours portés par des associations locales, un groupe d'action juridique citoyen et inter associatif s'est constitué afin d'approfondir les aspects juridiques et d'identifier les irrégularités des procédures. Au regard de ces éléments, de nouveaux recours juridiques ont été engagés par des associations du plateau et des vallées¹⁰⁸ ; un financement participatif a permis de trouver les fonds nécessaires pour les frais d'avocat, témoignage de l'engagement de la population à soutenir ces recours.

L'un des recours a concerné la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 (recours en Conseil d'État). Simultanément, quatre communes du plateau engageaient également un recours auprès du Conseil d'État sur le même objet ; quatre communes rurales du plateau, avec quatre maires lucides et préoccupés des dangers majeurs des projets en cours. À ce stade, ces recours ont été rejetés mais certains sont encore en appel.

Se faire entendre des candidats aux élections a été plus aisé ... Du moins pour les rencontrer et écouter leurs promesses ! Lors d'une réunion publique avec les candidats aux législatives, un futur député de l'Essonne reconnaissait que « le projet Paris Saclay est si complexe et a été si mal expliqué qu'une pause

¹⁰⁸ Avec l'appui d'une association départementale et d'une association régionale ; une association nationale s'est également impliquée dans une saisine au niveau européen.

est obligatoire », mais il a oublié ses paroles une fois élu nouveau député de la 5^{ème} circonscription.

Il n'est pas le seul à avoir changé d'avis en passant du statut de candidat à celui d'élu ; combien d'élus ont été très réservés sur le Grand Paris, ou l'urbanisation liée au « cluster » ou au métro aérien tant qu'ils étaient dans l'opposition, et ont changé radicalement de point de vue une fois élus dans la majorité ... manifestant désormais indifférence voire du mépris à notre égard.

Seuls quelques maires ont constamment soutenu leur volonté de préserver les terres agricoles et les villages au travers d'actions propres ou en lien avec les associations. À titre d'exemple, les associations et les mairies de quatre communes du plateau¹⁰⁹ ont organisé en novembre 2017 des assises de la mobilité sur le plateau et les vallées voisines en présence des députés de l'Essonne et des Yvelines concernés. Le débat avait permis de faire un diagnostic chiffré sur les besoins réels de transport du territoire permettant d'aboutir à des propositions concrètes ; ces études statistiques portant sur l'ensemble du territoire ont été ignorées par les décideurs, tout autant que les solutions de transport en commun adaptées aux besoins de moindre coût que le métro.

Mais il est vrai que l'intérêt des politiques pour l'agriculture reste de façade, comme en témoignent la disparition progressive de la Ceinture verte, le schéma directeur d'Île-de-France qui a acté la consommation annuelle de près de 1800 hectares d'espaces naturels, ou la promesse d'une ministre qui a pu déclarer en réunion publique en juin 2010 « Il s'agit de réaliser une cité scientifique qui n'empiétera pas sur les terres agricoles »¹¹⁰. Dans le concours de perles, voici ce qu'a dit un conseiller régional Île-de-France sur la chaîne public Sénat le 15 novembre 2019 « Quand je pense que plateau de Saclay est encore un champ de patates et qu'on n'est pas capable d'y faire venir le métro du Grand Paris ». Eh oui, il y a des patates sur le plateau, et à vrai dire c'est plus nutritif et meilleur sous la dent qu'un rail de métro.

¹⁰⁹ Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Saclay, Villiers-le-Bâcle.

¹¹⁰ « *Un campus à l'américaine sur le plateau de Saclay* », Le courrier des Yvelines, juin 2010.

Absence de pertinence du projet Paris-Saclay initié par des promoteurs restés fixés dans les années 1960, accrochés à une vision passéiste du « progrès », aberration écologique, gabegie financière, désorganisation du territoire, renforcement du déséquilibre entre les régions, l'énumération de ces anomalies, dégâts et incohérences ne suffit pas pour comprendre l'état d'esprit des habitants. En effet, à travers ce projet imposé qui ne leur convient pas, ils subissent une véritable dépossession de leur histoire commune, de leur attachement à leur présent, à leur lieu de vie ; ils sont tout autant dépossédés de leur volonté d'élaborer ensemble un avenir commun, de choisir ce qu'il faut conserver, adapter, modifier, infléchir, pour continuer à vivre dans un territoire créatif, dynamique : un territoire qu'on ne définit pas comme « périurbain » mais où ville et campagne sont intégrées, où l'on peut penser de nouveaux liens avec la nature, et pas simplement se comporter en prédateurs qui en usent et abusent.

7. Conclusion

La région Île-de-France est celle qui présente le plus fort pourcentage de surfaces « artificialisées » (ville, zones industrielles, infrastructures routières et ferroviaires, parking...) : environ 21 % de la surface totale (quand la moyenne nationale est d'environ 9 %). La forêt et l'agriculture représentent respectivement 23 % et 54 % de la surface de la région¹¹¹. De plus, avec une disparition de 1 800 ha de terres agricoles par an en moyenne entre 2006 et 2015, l'Île de France est l'une des régions où cette artificialisation progresse le plus vite, plus vite que la moyenne nationale¹¹².

Les experts s'en alarment tout autant que la population. Le plan biodiversité de 2018 reconnaissait d'ailleurs que la consommation des terres est « trop rapide ». Le maintien de bassins d'approvisionnement proches des habitants devrait être considéré comme une priorité pour ravitailler les Franciliens, à l'heure où la diminution des trajets devient essentielle pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Mais les arguments de bon sens ne sont pas entendus. C'est ce que nous avons vécu sur le plateau de Saclay, près de 400 hectares sacrifiés au détour d'une loi. Non seulement l'opacité a été organisée, mais il n'a jamais été question que les citoyens prennent part à une seule décision. Les décideurs ont organisé de pseudo consultations, car « Faire participer c'est faire accepter »¹¹³, tentant de décourager toute résistance.

L'expertise des citoyens embarrasse

Au moment où une vague de fond traverse tous les territoires, qui questionne les politiques sur leur pratique du pouvoir, demande massivement un renouveau du fonctionnement démocratique, il n'est plus possible d'ignorer

¹¹¹ Ces chiffres sont de 2012. Source : IGN-Corine Land Cover.

¹¹² Teruti-Lucas, *l'occupation du territoire métropolitain*, Service de la statistique et de la prospective du Ministère chargé de l'Agriculture, 2017.

¹¹³ Sarah Lefèvre, *Comment s'est élaborée « l'acceptabilité sociale » des nanotechnologies*, Reporterre, 28 juillet 2016, <https://reporterre.net/Comment-s-est-elaboree-l-acceptabilite-sociale-des-nanotechnologies>.

les citoyens : mais garantir une information vraie et l'expression de la population ne suffisent plus ; il n'est plus admissible de dénier aux citoyens leur capacité à produire des analyses, des propositions alternatives et à définir l'intérêt général. Et pour être cohérent, de nouvelles pratiques doivent voir le jour, pour assurer la prise en compte réelle des avis de la population dans les décisions.

Le témoignage d'une habitante du plateau¹¹⁴ illustre les ressentis et les positions qui ont pu s'exprimer tout au long de ces années :

« Je dois dire que je suis très amère, très triste et parfois désespérée concernant la tournure des choses sur le plateau de Saclay. Je ne participe plus à aucun débat, consultation : ça ne sert strictement à rien, qu'à prétendre qu'on nous demande notre avis, pour "faire bien" et continuer à avancer, comme si de rien n'était. Nous sommes des milliers de citoyens engagés depuis des années et des années pour défendre les dernières terres agricoles si proches de Paris. Nous avons participé à des milliers d'heures de consultation, organisé des manifs, créé des associations, aidé des projets agricoles à se monter, créé une SCI (Terres Fertiles), participé à des colloques, des tables rondes... Et malgré tous nos efforts, les bulldozers avancent, les grues se déploient à une vitesse cauchemardesque. Alors pourquoi continuer à "amuser la galerie" de cette façon ? L'État refuse de prendre en compte l'avis des habitants, refuse de passer à une transition écologique et refuse de prendre ses responsabilités face à l'urgence climatique et alimentaire qui se profile. Nos décideurs sont irresponsables, inconscients ».

Irresponsabilité, inconscience ?

Après les conférences mondiales et la succession des COP, chaque jour des études, des appels de scientifiques, des colloques, des tribunes réaffirment l'urgence environnementale, qu'il s'agisse du dérèglement climatique, du déclin de la biodiversité, de la mort des océans etc. Les experts du Programme des Nations Unies pour l'environnement dans le rapport publié le 26 novembre 2019 lancent une alerte saisissante : les États doivent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 7,6 % par an entre 2020 et 2030 pour contenir le réchauffement à un seuil soutenable. Les experts notent que la

¹¹⁴ Membre du groupe des « fondateurs » de l'Amap-Les Jardins de Cérès et du groupe des fondateurs de Terres Fertiles

grande majorité des gaz à effet de serre proviennent de la combustion des ressources fossiles et aux changements d'utilisation des terres, déforestation et artificialisation des terres¹¹⁵. Ils précisent que « des transformations sociétales et économiques majeures doivent avoir lieu au cours de la prochaine décennie pour compenser l'inaction du passé ».

La perspective de catastrophe et de dégâts irréversibles impose désormais l'abandon du « court-termisme », un changement culturel, des transitions rapides.

Revoir à l'aune de ces nouvelles exigences la conduite des politiques publiques n'est plus une option, mais une obligation. L'autonomie alimentaire, l'accès à une eau de qualité, le maintien de la biodiversité nécessitent de lutter contre l'artificialisation des sols autrement qu'en compensant leur disparition. Diminuer la consommation d'énergie exige de repenser un aménagement du territoire économe en transport, mais aussi l'équilibre entre les territoires, les formes de l'urbanisme, etc. Dans une chronique intitulée « Pour un urbanisme de la réparation »¹¹⁶, l'auteur invite à réfléchir sur la métropolisation qui « produit une surdensification des grandes villes, poussées par leur compétition à multiplier les projets XXL et à subir les contrecoups d'une croissance sans fin -transports à bout de souffle, manque d'espaces verts- quand elles auraient surtout besoin d'un urbanisme de la respiration. » Il invite aussi, en citant les débats organisés à Paris par l'Ordre des architectes d'Île-de-France en novembre 2019, à questionner plus précisément « la fabrique de la ville à réinventer de la cave au plafond » et ajoute « en donnant la priorité absolue à la réutilisation et à la transformation des bâtiments et des quartiers existants. Jusqu'à, comme l'a suggéré l'architecte Corinne Vezzoni, "rendre la France inconstructible" ? ».

Nous « suggérons » donc à nos décideurs de changer de cap sur le plan régional comme sur le plan local et de développer une autre logique.

¹¹⁵ Au rythme actuel la température du globe pourrait atteindre +3,9° d'ici à 2100.

¹¹⁶ Grégoire Allix, *Le Monde*, 22 novembre 2019.

Une nouvelle logique pour les territoires

- *À l'échelle de l'Île-de-France :*
 - Contrarier l'hyper concentration des emplois en organisant un aménagement polycentrique, sur la base de territoires à large autonomie où se recoupe bassin d'emploi et bassin de main-d'œuvre, au lieu de privilégier l'aménagement d'un vaste bassin d'emploi unique que l'on traverserait de part en part. En conséquence, réduire le périmètre du GPE, conformément aux recommandations de la Cour des comptes et étaler dans le temps la réalisation des travaux engagés, qui sature les ressources d'ingénierie et de travaux publics, entravant la régénération des réseaux existants.
 - Abandonner la doctrine du raccordement entre eux de pôles de développement par des liaisons rapides, source d'étalement urbain et génératrice de nouveaux besoins de mobilités, conduisant in fine à l'asphyxie de la région ; au lieu de cela, développer les dessertes à l'intérieur des territoires avec des moyens légers de manière à en renforcer l'autonomie.
- *À l'échelle du plateau de Saclay :*
 - Préserver l'autonomie du bassin d'emploi et de main-d'œuvre de Versailles/Saint-Quentin et renforcer celle du bassin englobant la frange sud du plateau de Saclay.
 - Abandonner la construction de la ligne 18 au profit des lignes de transports lourds existants (RER B et C) et dessertes de proximité.
 - Arrêter l'urbanisation de la zone de Corbeville qui exproprie notamment un agriculteur de 70 hectares d'excellentes terres très fertiles.
 - Maintenir AgroParisTech sur les terres agricoles de Grignon.

Nos décideurs ne peuvent plus continuer à ignorer les appels des scientifiques, les demandes des citoyens !

Des actes, des résultats : voilà l'urgence.

Principaux sigles utilisés

Ae : Autorité environnementale

AMAP : Association pour le maintien d'une agriculture paysanne

CDT : contrat de développement territorial ; institué par la loi du Grand Paris

CEA : Commissariat à l'Énergie Atomique et aux Énergies Alternatives

CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

DUP : déclaration d'utilité publique

EPPS : établissement public de Paris-Saclay, instauré par la loi du Grand Paris en 2010

EPAPS : établissement public d'aménagement du plateau de Saclay, instauré en remplacement de l'EPPS au 1^{er} janvier 2016

EPAPS et EPPS désignent l'établissement chargé de l'aménagement du plateau de Saclay, dénomination utilisée dans le livre afin de simplifier la lecture

GES : gaz à effet de serre

IAURIF : institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France ; renommé l'IAU IdF en 2008, lequel est devenu en 2019 l'Institut Paris Région

OIN : opération d'intérêt national

Safer : Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural

SDRIF : schéma directeur de la région Île-de France

SDAU : schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme

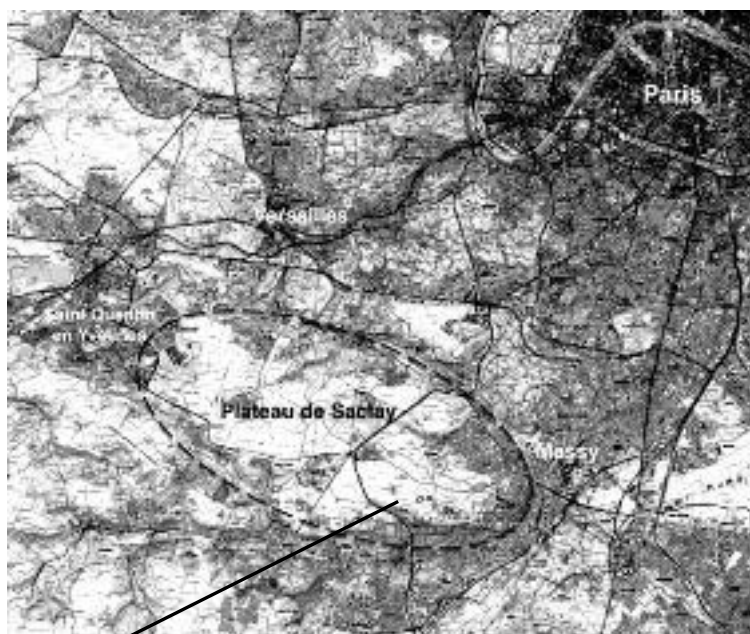
SGP : Société du Grand Paris, instaurée par la loi du Grand Paris en 2010, chargée de la réalisation du réseau de transport du Grand Paris, appelé Grand Paris Express à partir de janvier 2011

STIF : syndicat des transports d'Île-de-France, devenu Île-de-France Mobilités en 2018

ZPNAF : zone de protection naturelle, agricole et forestière, instaurée par la loi du Grand Paris.

Situation du plateau de Saclay

Les terres agricoles du plateau de Saclay ont été urbanisées progressivement depuis 40 ans, d'abord avec l'arrivée du Centre d'essai des propulseurs et du CEA, puis à l'ouest par la ville nouvelle de Saint Quentin-en-Yvelines, plus récemment au sud par l'implantation d'organismes universitaires et de recherche. Le village de Saclay est situé au centre de la zone agricole restante, apparaissant en blanc sur la carte. On peut constater en noir et en gris l'extension importante des zones urbanisées encerclant le plateau de Saclay et continuant de consommer des terres agricoles.



© IGN 2019 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Corbeville



Zone de Corbeville très menacée par les projets actuels

***Des ouvrages utiles pour découvrir
les paysages, les espaces naturels, la biodiversité,
les promenades sur le plateau***

Plateau de Saclay, Racines d'avenir, Jacques et Marie-Françoise de Givry.
Éditions JDG Publications, 2013

La Bièvre Redécouverte, Serge Antoine, Florence. Pizzorni-Itié, Jacques de
Givry, Francis. Tack, Éditions JDG Publications, 2000

La Biodiversité dans la Vallée de la Bièvre, Laurent Sainte Fare Garnot, Amis de la
Vallée de la Bièvre, Éditions RéalGraphic, 2016

Les Oiseaux des étangs de Saclay, Association des Étangs et Rigoles du plateau
de Saclay

De l'Eau du Plateau de Saclay aux Fontaines de Versailles, Gérard et Renée
Delattre, Association des Étangs et Rigoles du plateau de Saclay, 2013

Carte Patrimoniale du Plateau de Saclay, Association des Étangs et Rigoles du
plateau de Saclay) et Amis du Grand Parc de Versailles, imp. Escourbiac SA,
2011

Circuits de promenade, Association des Étangs et Rigoles du plateau de Saclay,
2014

Terres précieuses, Martine Debiesse, Terresprécieuses.jimdo.com.

Sites des associations et collectifs

Amap Jardins de Cérés : <http://www.lesjardinsdeceres.net/>

Amis de la vallée de la Bièvre : <http://www.bievre.org>

Citoyens actifs et solidaires -Orsay : <http://casorsay.canalblog.com/>

Collectif Moulon 2020 : moulon2020.jimdo.com/

Collectif OIN Saclay, Union des Associations de Sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes : <http://www.colos.info/>

Essonne Nature Environnement : <http://ene91.fr/>

Saclay Citoyen : <https://saclaycitoyen.jimdofree.com/>

Terres Fertiles : <http://terresfertiles.com/>

Union des amis du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse : <http://amis-parc-chevreuse.org/>

Contact : saclaycitoyen@gmail.com

Photos de couverture : Laurent Sainte Fare Garnot

Photo de Corbeville : Olivier Delouya

Impression : ISIPRINT