

COLOS

COLLECTIF OIN SACLAY

Paris-Saclay

Chronique d'un projet illusionniste

Synthèse

Cette note retrace l'avènement du projet Paris-Saclay, depuis ses origines jusqu'à fin 2016. Elle vise à situer ce projet, souvent mis en avant comme un projet phare du Grand Paris, dans son contexte, afin d'en questionner les prémisses et de mieux pouvoir en apprécier les perspectives.

Paris-Saclay est à la base de l'actuel projet du Grand Paris. L'ex-secrétaire d'État Christian Blanc, ayant découvert le concept académique américain de "cluster", s'est mis dans la tête de plaquer ce concept sur le plateau de Saclay dans le but d'y créer une "Silicon Valley à la française", dont il croyait qu'elle ramènerait le plein emploi en Île-de-France et boosterait l'économie française toute entière. Jugeant indispensable de raccorder ce cluster aux aéroports, il a ensuite prôné la création d'un réseau de métro en double boucle autour de Paris (le "Grand Huit", devenu plus tard le Grand Paris Express), qu'il justifiait par un chapelet d'autres clusters égrenés le long du nouveau réseau de métro. D'où l'inepte doctrine urbanistique de restructurer la région parisienne, conçue comme un bassin d'emploi unifié, autour d'un ensemble de clusters.

Ainsi, tout ce projet repose entièrement sur des rêves et des illusions et relève de la méthode Coué. Mais promu à coups d'intenses campagnes de propagande (le *storytelling*), il a réussi à séduire les médias et les hautes sphères politiques, de gauche comme de droite (jusqu'au sommet de l'État), toujours enclins à croire à la pensée magique et aux grands projets promettant des lendemains qui chantent. Sans se rendre compte que les Trente Glorieuses ont cédé la place aux Trente Piteuses et désormais aux Trente Douloureuses – engendrées mécaniquement par la raréfaction des ressources, rendant illusoire un regain durable de croissance économique – et au mépris d'une dette publique qui crève les plafonds, on projette d'y englober des dizaines de milliards d'euros d'argent public.

Porté par cet élan incantatoire, le projet Paris-Saclay a pris un virage vers le gigantisme, sous forme d'une ville nouvelle de 35 000 habitants sur la seule frange sud du plateau et une université de quelque 70 000 étudiants, soit le double de la plus grande université américaine (celle de Berkeley) parmi les dix universités les mieux notées au niveau mondial. Telle la grenouille qui se veut plus grosse que le bœuf, Paris-Saclay compte donc donner des leçons de gigantisme aux Américains... Ne tenant pas compte, en outre, des rivalités et divergences d'intérêt – éclatant maintenant au grand jour – entre les entités à forte identité qui le composent, ce projet d'université mastodonte semble voué à l'échec.

Par sa démesure, le projet Paris-Saclay est devenu hors-sol : il dépasse largement la capacité d'accueil du territoire sur lequel il s'implante, dont il ignore les contraintes imposées par la topographie. D'où une perspective inexorable d'asphyxie du réseau routier. La desserte par un métro, présentée comme le remède miracle, est totalement inadéquate puisqu'elle ne sert qu'aux usagers parisiens, alors que la vaste majorité des usagers du plateau sont installés à proximité, en particulier dans l'Essonne. Pour transporter les Parisiens, les associations ont proposé des solutions à la fois plus adéquates et beaucoup plus économiques (tant en termes financiers que sur le plan énergétique) – et qui, surtout, évitent l'urbanisation massive du plateau, que ne manquerait d'induire la présence d'un métro, nonobstant la zone de protection instaurée sur le plateau.

Les erreurs de conception du projet Paris-Saclay, et le gaspillage concomitant de deniers publics, auraient pu être évités si les porteurs du projet avaient daigné écouter les avertissements des associations et des habitants. Au lieu de cela, ils ont manœuvré pour que ce projet échappe à toute remise en cause : l'aménagement du plateau de Saclay a été introduit dans la loi du Grand Paris adossé au projet de réseau de transport – lui-même hautement contestable et contesté – et l'organisation d'un débat public sur le bien-fondé de Paris-Saclay, pourtant une obligation légale, a été systématiquement éludée.

Notre analyse est corroborée par le rapport annuel 2017 de la Cour des comptes.

Des hommes politiques responsables doivent intervenir pour éviter un fiasco retentissant !

Contexte et évolution du projet Paris-Saclay

Depuis plus de 50 ans, le [plateau de Saclay](#) fait l'objet de convoitises urbanistiques. La grande tache blanche qu'elle présente sur les cartes suggère un vide qui n'attend que d'être comblé... La [vision de l'aménagement du plateau en 1966](#), où le plateau devait déjà être desservi par un "métro express régional", en fournit un témoignage évocateur.

Origines du projet

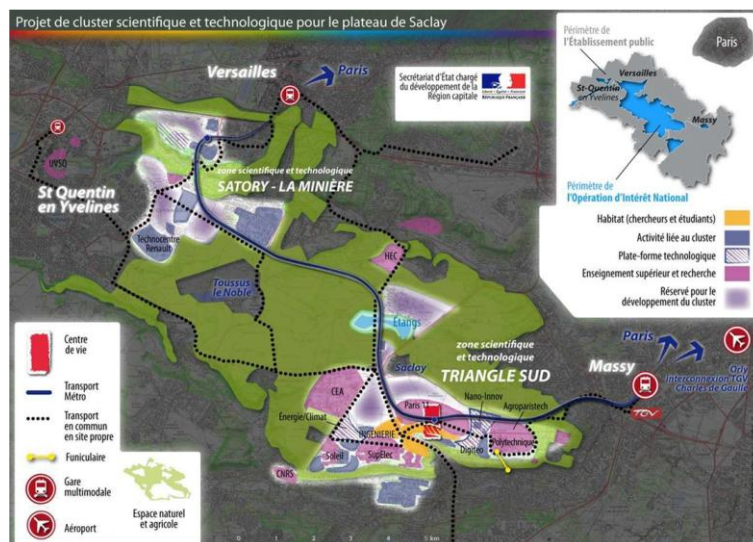
L'actuel projet du Grand Paris est l'enfant spirituel de Christian Blanc, l'ex-secrétaire d'État au développement de la région capitale. En mai 2004, il publie un rapport intitulé [Pour un écosystème de la croissance](#), dans le cadre d'une mission du Premier ministre Jean-Pierre Raffarin. Déplorant le manque d'innovation en France, ce rapport estime que le plateau de Saclay doit pouvoir "compter parmi les clusters technologiques de tout premier plan à l'échelle européenne et mondiale". Dès cette époque, [Christian Blanc rallie Nicolas Sarkozy à ses idées](#), que l'on retrouve dans son livre *La Croissance ou le Chaos* (éd. Odile Jacob, 2006). Il dénonce la stérilité de la recherche française à travers le "[scandale du plateau de Saclay](#)" où il préconise de créer un "[cluster d'envergure mondiale](#)", "vitrine de la haute technologie française et moteur de croissance", une "Silicon Valley à la française", avec **100 000 emplois** dans les technologies de pointe, desservie par un "transport en commun lourd de type automatique, par exemple un VAL, permettant de relier Orly et Massy à Saint-Quentin et Versailles". Reconnaissant que "le plateau de Saclay constitue un poumon vert auquel la population est attachée et qu'il convient de protéger", il prône d'"anticiper la fin de la vocation agricole du plateau" et d'y aménager un "parc naturel protégé de plus de 1500 hectares". Dans un souci d'efficacité, il préconise que les pouvoirs publics agissent dans le cadre d'une opération d'intérêt national (OIN), une procédure d'exception qui donne à l'État de larges pouvoirs lui permettant de réaliser un projet d'aménagement selon ses souhaits, sans trop se soucier du point de vue des habitants et de leurs élus.

Cristallisation du projet

En novembre 2005, le Premier ministre Dominique de Villepin lance la création d'une OIN sur le plateau de Saclay, mettant en place une Mission de préfiguration dirigée par Jean-Pierre Dufay.

En 2006, Christian Blanc se rallie à Nicolas Sarkozy, qui, une fois élu à la tête de l'État, nomme Christian Blanc secrétaire d'État au développement de la région capitale en mars 2008.

Fin octobre 2008, le secrétaire d'État publie un premier [projet de mise en place d'un "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 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 1800 hectares d'"espaces naturels, agricoles, paysagers et ruraux" (donc environ 800 hectares de terres agricoles), qu'il dit vouloir "sanctuariser". Il fait table rase des travaux menés depuis 2006 par la Mission de préfiguration de l'OIN et ignore totalement les résultats de la consultation internationale de dix bureaux d'architectes.



Premier projet de clusters sur le plateau de Saclay (octobre 2008)

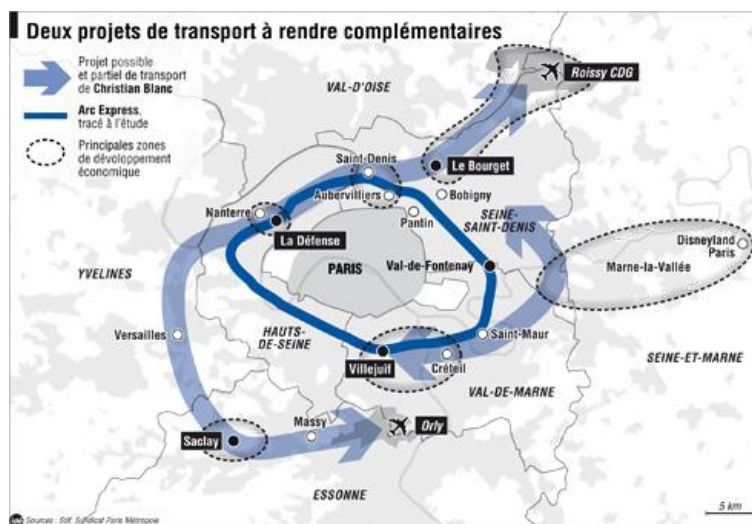
Dès lors commence à circuler un [projet de loi pour la création d'un "Établissement public de Paris-Saclay"](#) (EPPS), destiné à mettre en œuvre le projet. Plusieurs versions successives de ce document, qui ne porte pas encore l'étiquette "Grand Paris", ont circulé entre les ministères. Ce projet de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

En parallèle, s'organise, sous la tutelle de Valérie Pécresse, ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, le projet "Plan Campus", visant à regrouper 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 d'une grande partie de l'Université Paris XI d'Orsay vers le plateau. Afin d'organiser l'intégration de tous les acteurs au sein d'une future Université Paris-Saclay, on crée la [Fondation de coopération scientifique](#) (FCS).

Les associations multiplient les interventions auprès des décideurs de l'État. Ainsi, en novembre 2008, l'UASPS adresse une lettre ouverte au Président de la République, exprimant ses inquiétudes à l'égard des projets sur plateau de Saclay. Dans sa réponse, l'Élysée promet de préserver 2300 ha de terres agricoles, contredisant ainsi les chiffres avancés par Christian Blanc.

Genèse du projet de réseau de transport et du Grand Paris

En février 2009, on commence à parler d'un projet de Christian Blanc pour un réseau de métro autour de Paris. Le croquis ci-dessous, [publié par Le Figaro du 16 février 2009](#), illustre clairement que son but primaire était de relier Saclay aux aéroports.



Esquisse des projets de transports collectifs en rocade autour de Paris (février 2009)

Inventés de toutes pièces, les autres pôles de développement servent avant tout de faire-valoir pour justifier ce réseau de transport. Selon l'article [Le mythe des « clusters » du Grand Paris](#) de Nicolas Rio :

"« Quand Christian Blanc nous a annoncé sa volonté de désigner le territoire allant de Villejuif à Évry comme "Vallée des biotech", on lui a dit que ça posait deux problèmes : premièrement, ce n'est pas une vallée ; deuxièmement, il n'y a pas de biotechnologies ». Énoncée par l'un des principaux artisans du projet de Grand Paris, cette affirmation a de quoi surprendre. Symbole du projet de Grand Paris avec le métro automatique, la carte des six clusters spécialisés serait-elle à ce point en décalage avec la réalité économique du territoire ?"

Dans une présentation [Le réseau de transport du Grand Paris : principes, postulats et questions à débattre](#), Gérard Lacoste, alors directeur général adjoint de l'IAU IdF, démontre que les clusters des activités financières à La Défense et des activités créatives à La Plaine-Saint Denis sont tout aussi fantaisistes, car sans rapport avec les implantations réelles de ces activités, éparpillées sur toute l'Île-de-France.

Le projet de réseau de transport fait par ailleurs concurrence au projet de rocade Arc Express promu par la Région, que Christian Blanc avait lui-même lancé lorsqu'il était à la tête de la RATP (de 1989 à 1992). Puisque pour Christian Blanc, il était impensable de créer à Saclay un cluster supposé d'envergure planétaire sans qu'il soit relié aux aéroports par des transports rapides, il ne pouvait donc plus être d'accord avec le projet Arc Express. Aussi, lors d'une audition au sujet du projet Arc Express par la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale, le 25 septembre 2008, affirme-t-il sans ambages que désormais la priorité en matière de transports est à la desserte de Saclay et de Roissy.

Un [décret du 3 mars 2009](#) inscrit officiellement les opérations d'aménagement du plateau de Saclay parmi les OIN et en précise le périmètre opérationnel, qui englobe 27 communes.

En mars 2009, Pierre Veltz, un des membres de l'équipe que Christian Blanc avait réunie autour de lui pour élaborer le projet du Grand Paris, est nommé Délégué ministériel pour la mise en œuvre de la Mission de préfiguration à la création de l'EPPS, en remplacement de la précédente Mission de préfiguration.

À la même époque, l'État abandonne le projet de loi spécifique pour l'EPPS et intègre l'EPPS dans une loi plus large : la loi dite du Grand Paris, 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 Charles de Gaulle et Orly, en passant par Saclay...

Cette approche – qui élude un débat spécifique sur le bien-fondé du projet pour le plateau de Saclay – est présentée par le Président de la République lors de son [discours à la Cité de l'architecture et du patrimoine à Paris](#), le 29 avril 2009, où il s'exprime pour la première fois publiquement au sujet du projet du Grand Paris, dont il expose les motivations, qui sont celles de Christian Blanc. On y voit apparaître la thèse des "villes-monde" selon laquelle Paris se trouverait dans une lutte acharnée avec d'autres villes-monde comme Londres, New York et Tokyo, ce qui justifierait de poursuivre son extension. Constatant que la croissance économique de l'Île-de-France (de l'ordre de 2 %) est inférieure à celle du "Grand Londres" (entre 3 et 4 %), Christian Blanc vise pour la région capitale une **croissance annuelle de 4 %** jusqu'en 2030, ainsi qu'une croissance du nombre d'emplois de **1 million** et du nombre d'habitants de 1,5 million vers 2030. On justifie le réseau de transport par l'interconnexion des pôles de développement, dont on affirme qu'ils ont besoin d'être "désenclavés", terme souvent employé désormais pour soutenir tel ou tel projet d'aménagement. On y trouve également le postulat qu'une Île-de-France plus forte bénéficierait automatiquement aux autres régions. Si certains journalistes mettent en doute la crédibilité de ces hypothèses, le projet est plutôt bien reçu.

Début octobre 2009, Pierre Veltz lance une suite de réunions d'échange d'informations entre la Mission de préfiguration et les associations locales. Ces réunions – purement informatives et ne constituent donc pas une véritable concertation – sont présidées par Lucien Chabason, "garant de la concertation" nommé en 2006 dans le cadre de l'OIN.

La loi du Grand Paris

Le 7 octobre 2009, Christian Blanc fait approuver par le Conseil des ministres son avant-projet de loi du Grand Paris et choisit la "procédure accélérée" pour la faire adopter. La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, présidé par Yves Albarello, entame une série d'auditions. La fédération régionale Île-de-France Environnement (IDFE, renommée plus tard en FNE Île-de-France) est auditionnée et propose des amendements. Le 12 novembre 2009, un projet de loi est soumis à l'Assemblée nationale. Il prévoit la création de la Société du Grand Paris, dans laquelle l'État est majoritaire, qui décidera du tracé du Grand Huit et participera à l'aménagement autour de ses gares, où des "contrats de développement territorial" (CDT) pourront être signés avec les communes concernées. Le projet de loi comporte de nombreuses dispositions dérogoratoires, réduisant à une peau de chagrin les prérogatives des collectivités territoriales. Au sujet de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay, il est précisé que "*cette zone comprend 2 300 hectares de terres agricoles*". À la suite de débats houleux et le rejet de nombreuses propositions d'amendements, les députés votent la loi le 27 novembre 2009. Dans le texte final adopté, Christian Blanc a fait ajouter le mot '*environ*' devant '*2 300 hectares de terres agricoles*'.

Le 12 janvier 2010, le Sénat constitue une Commission spéciale, présidée par Jean-Pierre Fourcade, pour examiner le projet de loi. Les sénateurs ont plus de temps que les députés pour ces études et accomplissent un travail plus approfondi. IDFE est auditionnée par la commission spéciale et y présente des propositions d'amendements. Ensuite, la commission se déplace à Orsay pour s'entretenir avec les associations du secteur. Les discussions au Sénat ont lieu au mois d'avril 2010, pour aboutir au vote d'un nouveau projet de loi le 26 avril. Ce projet a sensiblement évolué par rapport à celui de l'Assemblée nationale. Comme l'avaient réclamé les associations, les sénateurs ont remplacé '*environ 2 300 hectares*' par '*au moins 2 300 hectares*'. Une autre avancée concerne la tenue d'un débat public sous l'autorité de la CNDP (Commission nationale du débat public) sur le projet de double boucle (Grand Huit), alors que le projet initial ne prévoyait aucune concertation à ce sujet.

Le projet de loi élaboré par le Sénat est ensuite examiné par une Commission mixte paritaire, réunissant des députés et des sénateurs. Ses conclusions sont approuvées par l'Assemblée nationale le 26 mai 2010 et par le Sénat le lendemain ; la loi du Grand Paris est alors publiée au [Journal officiel du 5 juin 2010](#). Le compromis entre les parlementaires des deux chambres comprend le lancement de deux débats publics sur les deux projets de métro automatique autour de Paris, le projet Grand Huit de l'État et le projet Arc Express de la Région.

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 débloquer 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 le retoquer, d'où une nouvelle procédure de révision.

Entre-temps, en mai 2010, Christian Blanc avait publié un livre intitulé "*Le Grand Paris du XXI^e siècle*" (éd. Le Cherche midi), dans lequel il élabore ses ambitions pour le Grand Paris. Le lecteur ne peut qu'être frappé par la part de rêve qui nourrit ces ambitions. La conclusion du livre débute ainsi :

"Faisons un rêve.

Nous sommes en 2024. Le Grand Paris est une métropole unie, soudée. C'est une ville monde éveillée qui, après avoir reçu les jeux olympiques un siècle auparavant, inaugure son nouveau visage en accueillant à nouveau le monde entier pour célébrer la fête universelle du sport.

Le Grand Paris, c'est Paris vivifiée par le dynamisme de toute la métropole. Une ville dont le génie inventif s'exprime en toutes choses et où la création est partout présente. L'audace et l'imagination sont le socle de son activité économique. Appuyés sur l'innovation et la connaissance dans tous les secteurs, la croissance permet à chacun de pouvoir trouver un emploi qui corresponde à ses goûts, à son talent, à ses possibilités. Ce qui, en une quinzaine d'années, est devenu une réalité pour le Grand Paris, le devient aussi pour l'archipel des grandes villes françaises.

Grâce à son réseau de transport exceptionnel terminé en 2023, un an avant les jeux olympiques, les habitants du Grand Paris peuvent se déplacer de façon agréable et rapidement d'un bout à l'autre de la métropole. Le nouveau métro automatique arrime les parties du territoire les unes aux autres tandis que les modes de transport plus légers permettent une irrigation fluide des quartiers et des communes."

Des lendemains qui chantent... De même, la description des "territoires de projet" qu'il veut développer frappe par la vacuité des propos incantatoires vantant les mérites et le potentiel de ces territoires.

Dans une interview de Paris Match au sujet de ce livre, [Christian Blanc voit grand pour Paris](#), 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. À Jean Nouvel, qui avait réclamé sa démission, il reproche d'être architecte et non urbaniste, mais il ne lui vient pas à l'esprit de douter de sa propre compétence en matière d'urbanisme. 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*", est pourtant totalement irréaliste ; et si elle était réaliste, à quoi bon s'agglutiner autour des gares ?

Christian Blanc quitte le gouvernement le 4 juillet 2010, à la suite d'une révélation sur sa consommation de cigares aux frais de l'État.

Fin septembre 2010, le conseil d'administration de l'EPPS est mis en place et un mois plus tard, Pierre Veltz est nommé PDG de l'EPPS. Au conseil d'administration est associé un comité consultatif de 16 membres, au sein duquel les associations ont deux représentants. L'action de ce comité est restée purement consultative, sans aucune influence sur le cours des choses.

Les débats publics sur les réseaux de transports franciliens

À partir du 30 septembre 2010, s'ouvrent [deux débats publics menés en parallèle par la CNDP](#), l'un sur le projet de réseau de transport du Grand Paris (Grand Huit), l'autre sur le projet Arc Express. Durant quatre mois, le seul projet Grand Huit donne lieu à 55 débats publics auxquels assistent 15 000 personnes et sont soumis 255 "cahiers d'acteur", ainsi que des centaines de contributions. Sont notamment mis en évidence : le manque de pertinence des postulats et hypothèses mises en avant pour justifier le projet : la doctrine des villes-monde et leur prétendue concurrence acharnée ; les perspectives de croissance économique supposée être générée par le nouveau réseau ; l'intention de structurer le Grand Paris à partir de pôles d'excellence interconnectés, dont celui du plateau de Saclay.

Ces objections restent tout à fait d'actualité en 2017. Au cours des débats publics, on a pu entendre Marc Véron, alors chef de cabinet de Christian Blanc, évoquer la prévision d'un million d'emplois créés grâce au Grand Huit, en ajoutant "*Bien sûr, je neutralise la crise économique*" : il estimait que celle-ci allait être très éphémère. Or, trois ans plus tard, le chiffre de 1 million a été ramené par la SGP à 115 000, chiffre qui reste tout à fait spéculatif et pourrait tendre vers zéro d'ici quelques années...¹

Par ailleurs, [d'éminents experts indépendants ont vertement critiqué le projet](#) ; entre autres, ils mettent en évidence que l'une des principales justifications du Grand Huit, toujours affichée aujourd'hui par la SGP, à savoir **l'interconnexion des pôles développement, est une absurdité puisque les besoins de transport correspondants sont minuscules**. À titre d'exemple, citons Jean Vivier, ancien chef des services d'études de la RATP, dans sa contribution du 14 janvier 2011 :

"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."

Dans un article [Observations sur le Grand Huit de Christian Blanc](#), paru dans Le Monde du 3 juin 2010, Jean Vivier avait déjà 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*
- *Le Grand Huit encourage l'étalement urbain*
- *Le financement proposé pour le Grand Huit est irréaliste*

On ne trouve **pas la moindre trace de ces avis d'experts** très pertinents dans le [bilan](#) et le [compte rendu](#) des débats publics publiés par la CNDP le 31 mars 2011, ni *a fortiori* dans l'"[acte motivé](#)" publié par la SGP en mai 2011. Ces documents étaient pourtant censés indiquer comment avaient été prises en compte les critiques exprimées par le public. C'est là un grave dysfonctionnement dans le processus d'évaluation du débat public, lourd de conséquences. Il y a toutefois une réflexion qui revenait sans cesse au cours des débats et qui est bien reflétée dans le compte rendu de la CNDP : **la nécessité d'une urgente amélioration des infrastructures de transports existantes**, préconisée par le "plan de mobilisation régional", qui prime très largement sur la construction d'un nouveau réseau.

Quelques jours avant la clôture de ces débats publics, 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 publics. 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. Cet accord 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.

Dans le bilan des débats publics, la CNDP avait ainsi résumé les divergences de vue sur la desserte du plateau de Saclay :

"Un sujet très controversé : la desserte du plateau de Saclay

Si chacun reconnaît que depuis plus de 20 ans le potentiel de Saclay est sous-exploité, la SGP l'explique par l'absence de desserte au moyen d'infrastructures de communication modernes.

¹ Cette nouvelle évaluation du nombre d'emplois, ainsi que celle des bénéfices financiers générés (près de 70 milliards) grâce au Grand Paris Express selon la SGP sont [réfutées par la direction du Trésor](#), qui juge que "*l'hypothèse de la SGP d'une rupture dans l'évolution de la population et de l'emploi en Île-de-France est peu réaliste*" et que "*le projet n'est pas rentable*".

Pour que se développe le « cluster » espéré, il convient selon elle d'offrir, notamment au secteur privé susceptible d'y investir, un moyen de transport efficace, capable de relier Saclay à Paris en moins de 30 minutes et Saclay à Roissy en moins de 50 minutes. À l'opposé, la Région juge, au regard du rythme de développement de ce site, qu'il est prématuré d'en assurer la desserte, celle-ci pouvant être réalisée au fur et à mesure des besoins.

*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 ?***

Certains acteurs en ont exprimé le souhait. Des propositions de liaisons alternatives ont été avancées lors du débat, telles la réalisation d'une voie ferrée souterraine nouvelle reliant le futur centre de vie du plateau de Saclay, prévu à proximité d'Orsay, aux voies desservant la gare Montparnasse et comportant une gare intermédiaire à Vélizy, un tram-train entre Saclay et Massy ou des bus à haut niveau de service (BHNS)."

La suggestion très pertinente d'un débat public spécifique sur l'aménagement du plateau de Saclay, déjà réclamé par les associations en 2009, n'a été suivie d'aucun effet. 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.

En mai 2011, la Région met de l'eau dans son vin – en contrepartie, semble-t-il, d'un engagement de l'État sur le financement du plan de mobilisation régional – et accepte une solution de compromis consistant en une ligne de "métro léger" entre Orly et Versailles avec sept gares au lieu des quatre prévues initialement. 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".

Virage vers le gigantisme

En 2011, l'EPPS lance son projet de création d'une ZAC pour l'aménagement du quartier de l'École polytechnique. Ce projet fait abstraction de l'éventualité de l'implantation d'une gare de métro dans ce secteur. Concernant la création de logements, l'EPPS n'évoque que le minimum nécessaire pour faire vivre des services, des commerces et des écoles, avançant le chiffre de 3000 à 6000 habitants.

Pendant ce temps, l'intercommunalité locale : la Communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS), présidée par François Lamy, 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. L'EPPS finit par accepter sa demande, ce qui se traduit par la signature, fin 2011, d'un protocole d'accord entre les deux parties.

Dès lors, le projet d'aménagement Paris-Saclay prend un virage important : l'EPPS abandonne le profil bas adopté jusque-là et rebaptise le "campus-cluster d'excellence" en "campus urbain", voire en "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.

Dans un [dossier sur le plateau de Saclay](#) publié en janvier 2012 dans son mensuel *Liaison* par IDFE, il est estimé que l'objectif des pouvoirs publics de réaliser sur le plateau un campus d'envergure internationale "pourrait être atteint à condition de concevoir le projet en rapport avec les caractéristiques et les proportions du territoire. **Cela implique, entre autres, de résister à toute tentation de gigantisme.**"

Ce message n'est manifestement pas audible pour l'EPPS, qui documente son approche générale dans un Schéma de développement territorial (SDT), socle commun de deux futurs CDT : celui pour la frange sud du plateau et celui 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.

En conséquence du changement d'échelle entrepris, l'EPPS se voit obligé de reprendre intégralement la procédure de concertation préalable sur le projet de ZAC pour le quartier de Polytechnique. Concomitamment, la municipalité de Palaiseau fait modifier son PLU, sans la moindre concertation préalable.

Les laboratoires et entreprises du plateau, regroupés au sein de l'association POLVI, avertissent de l'incompatibilité entre leurs activités (souvent bruyantes et opérant 7 jours sur 7, 24 heures sur 24) et la présence de logements familiaux au milieu du cluster.

En mars 2012, Jean-Marc Jancovici, expert des questions énergétiques et climatiques, est auditionné par une commission du Sénat où il fait part de [quelques réflexions sur le Grand Paris](#) :

"(...) Soit l'on implante des moyens de transport en commun dans des zones peu denses – par exemple on construit une station de métro en plein milieu de la pampa, c'est-à-dire sur le plateau de Saclay –, alors on n'attire personne, le rayon de la zone d'attraction d'une gare n'étant que de un à deux kilomètres. Les habitants d'une zone peu dense ont tous une voiture et la nouvelle offre de transports en commun ne les attirera guère.

(...) Un tel projet était probablement une très bonne idée en 1930 ou en 1940, mais il est totalement anachronique aujourd'hui.

Les projets prévus pour la petite couronne sont intelligents, ceux qui concernent la grande couronne sont du délire complet – on n'est pas du tout en phase avec les enjeux auxquels on doit faire face. C'est un gaspillage d'argent public total."

À la même époque, a lieu l'enquête publique sur la ZPNAF, qui doit englober au moins 2300 ha de terres agricoles utiles, que la loi du Grand Paris obligeait l'EPPS à mettre en place. En l'occurrence, la concertation avec les nombreux acteurs de la société civile a fonctionné de manière à peu près satisfaisante. Il convient aussi de saluer le travail de la commission d'enquête qui a bien écouté le public et repéré les insuffisances dans le dossier, ce qui l'a amenée à exprimer une série de réserves importantes.

Il faudra encore 18 mois de tergiversations avant qu'un décret (du 31 décembre 2013, date butoir ultime) ne vienne définitivement sceller la création et délimitation de la ZPNAF. C'est certes un résultat remarquable, mais aujourd'hui il est ressenti par beaucoup comme un leurre pour faire passer la pilule du métro.

La Gauche endosse le projet de la Droite

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 cabinet du Premier ministre Jean-Marc Ayrault. Aussi n'est-il pas surprenant que ce soit le Premier ministre lui-même, qui vient 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 précédent².

On y retrouve aussi la contradiction entre vouloir développer une vie locale et organiser les transports selon l'hypothèse que les usagers du plateau habitent partout sauf sur le plateau ou à proximité.

Le Premier ministre reconnaît toutefois qu'il est bien plus important d'améliorer le réseau de transport existant, en particulier le RER B, que d'en créer un nouveau. Il souligne par ailleurs que la qualité de vie constituera un facteur déterminant de l'attractivité du cluster.

² Pourtant, les sources d'inspiration pour changer de cap ne manquaient pas. Ainsi, ce billet résume en quelques lignes les errements du projet du Grand Paris et incite à repenser la métropole parisienne dans sa globalité : [Le Grand Paris en panne : problème de moyens ou de stratégie ?](#) – Daniel Béhar – Le Monde, décembre 2012.

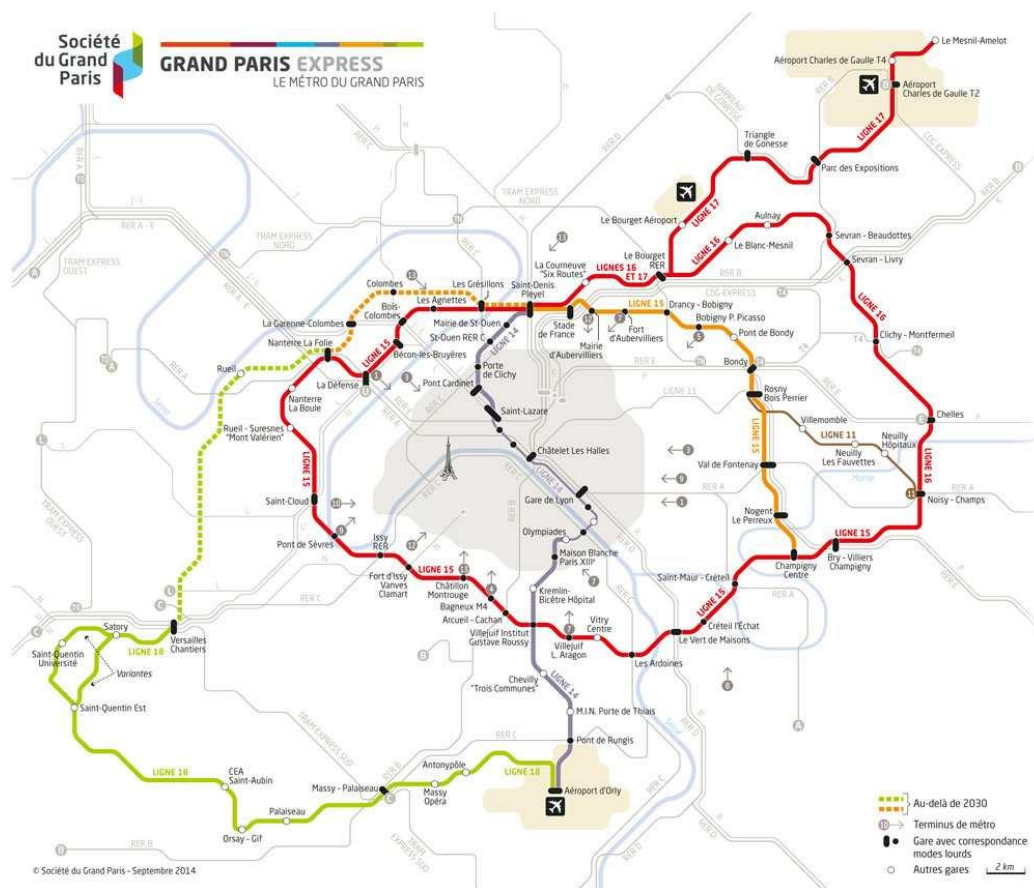
Pour une discussion plus approfondie :

- *Le Grand Paris – Premier conflit né de la décentralisation* – Marc Wiel – L'Harmattan, 2010 ;
- *Le Grand Paris – Sortir des illusions, approfondir les ambitions* – Jean-Pierre Orfeuillat, Marc Wiel – Scrineo, 2012.
- *Grand Paris – Sortir des illusions, approfondir les ambitions* – Jean-Pierre Orfeuillat, Marc Wiel – Scrineo, 2012.

Pascal Auzannet remet son [rapport d'expertise sur le Grand Paris Express](#) fin 2012. Sans surprise, il constate que les coûts avaient été très largement sous-estimés (de près de 10 milliards d'Euros), ce qui oblige à rééchelonner le projet. Personne ne semble s'offusquer de ce que, pour ne pas décrédibiliser leur "accord historique" de janvier 2011, l'État et la Région aient grossièrement menti sur les coûts, les délais de réalisation et les trafics attendus du Grand Paris Express. [Selon Maurice Leroy](#), l'ancien ministre du Grand Paris qui avait bouclé cet accord avec le président de la Région Jean-Paul Huchon, "On savait que le tout serait à 10 milliards de plus mais dans le contexte budgétaire de l'époque, il ne fallait pas dépasser les 20 milliards". Pour sa part, Jean-Paul Huchon évoque "une erreur dans les calculs de la SGP"...

Concernant la desserte du plateau de Saclay, le rapport Auzannet se prononce en faveur du métro léger sous forme de VAL préconisé par la CAPS sur le modèle du métro de Rennes. Cependant, le rapport ignore totalement l'existence des moyens lourds existants, les RER B et C, qui ceinturent le plateau, si bien qu'aucun point du plateau n'est éloigné de plus de 3 kilomètres d'une gare de RER. Pourtant Pascal Auzannet est ancien directeur des RER à la RATP ! C'est qu'on l'avait obligé à travailler avec des ceillères : "Conformément à l'orientation du gouvernement fixée par le Premier ministre, **toutes les hypothèses de ce rapport se placent dans l'objectif de la réalisation du schéma d'ensemble du Grand Paris Express issu des accords entre l'État et la région Île-de-France, dans le respect général du tracé des lignes et de la localisation des gares.**" Il n'avait donc aucune latitude de remettre en cause les hypothèses du projet autres que financières et temporelles, encore moins d'imaginer des solutions alternatives.

En effet, l'approbation par le Conseil d'État en août 2011 du "schéma d'ensemble" élaboré par la SGP avait verrouillé la situation : une remise en cause aurait nécessité de refaire toute la procédure administrative, y compris un nouveau débat public, et personne n'a eu le courage de prendre la responsabilité de retarder de plus d'un an tout le projet ; avec le recul, d'aucuns le regrettent... Au lieu de cela, le gouvernement a consulté le Conseil d'État pour savoir jusqu'où il pouvait aller dans l'interprétation des dispositions du "schéma d'ensemble" sans remettre celui-ci en cause. Comme ce schéma est très détaillé, la marge de manœuvre était naturellement fort mince. Le Conseil d'État a toutefois établi que la notion de "métro automatique" pouvait être comprise comme englobant le tram-train. Or, [la presse avait annoncé](#) que pour diminuer le coût de la Ligne verte, le "ministère Duflot" travaillait sur une réalisation sous forme de tram-train. En effet, la solution à base de tram-train serait nettement plus avantageuse que celle à base de VAL.



Le nouveau Grand Paris Express (mars 2013)

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 semble 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 comptes³. 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 que soit la densité de population des territoires desservis. Mais, pieds et poings liés 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 Jean Vivier et Jean-Pierre Orfeuillat lors du débat public. Pour la Ligne verte devenue 18, on a décidé de ne pas décider, dicit le Premier ministre : "*au regard des projections de trafic, une solution de transport automatique à capacité adaptée est pertinente pour la ligne verte entre Orly et Versailles.*"

La "concertation" avec le public

Conforté par le soutien du gouvernement, l'EPPS poursuit – de concert avec la CAPS – sa course folle vers le gigantisme. [Lors d'une conférence à HEC en novembre 2013](#), Pierre Veltz 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 de 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 ; entre les deux se trouve un troisième "quartier" : celui de Corbeville, également voué à l'urbanisation, mais dans une phase ultérieure.

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.

Les consultations prennent la forme d'une longue série d'enquêtes publiques.

- Enquête publique sur la révision simplifiée du PLU de Palaiseau (avril-mai 2013), dans la perspective de la création de la ZAC du quartier de Polytechnique. Le commissaire enquêteur émet une réserve à l'égard de la hauteur de certains bâtiments (15 étages) ; en effet, la municipalité de Palaiseau revient en arrière sur ce dispositif, dont elle affirme que c'est l'EPPS qui le lui a imposé. Les associations ont entamé un recours contre l'utilisation abusive de la procédure de révision simplifiée.
- Enquête publique sur la révision simplifiée du PLU de Gif-sur-Yvette, en prélude à la création d'une ZAC pour l'urbanisation du plateau de Moulon (avril-mai 2013).
- Enquête publique au titre de la loi sur l'eau pour le projet d'aménagement de la ZAC du quartier de Polytechnique (avril-juin 2013).
- Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet d'aménagement de la ZAC du quartier de Polytechnique (septembre-octobre 2013).
- Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du plateau de Moulon (novembre 2013).
- Enquête publique sur le projet de ZAC de Moulon, au titre de la loi sur l'eau (juin-juillet 2014). L'hydraulique est un aspect majeur de l'aménagement du plateau de Saclay. L'EPPS lui a consacré une étude intéressante : l'Étude générale de la gestion de l'eau (EGGE), qui n'a toutefois pas de valeur prescriptive.
- Enquête publique préalable au déclassement de la RD 128 sur certaines communes, organisée par le Conseil général de l'Essonne (juin 2014).

Aucune de ces enquêtes n'a reçu un avis défavorable de la part du commissaire-enquêteur.

Elles révèlent une fois de plus le grave manquement de la démocratie participative, consistant à consulter le public une fois que les décisions sont prises, ne laissant de la place qu'à des modifications marginales. D'où un fort sentiment de frustration au sein de la population.

³ [La Cour des comptes avait constaté](#) que les 25 projets du contrat État-région 2000-2006 ont coûté, en moyenne, 92 % plus cher que ce qui était annoncé.

La pire illustration en est le projet de CDT pour la frange sud du plateau. Ce projet a été élaboré dès le printemps 2013 par un comité de pilotage – réunissant autour du préfet de région, le président de la CAPS et sept maires "volontaires" – qui valide le projet début septembre 2013. Cela se passe dans plus grand secret : à l'insu des conseillers communautaires et des conseils municipaux concernés ; le comité consultatif de l'EPPS est consulté une fois le projet validé et ses membres sont priés de ne pas divulguer le document.

Nouvelle donne après les municipales 2014 – révision du CDT

Les élections municipales de mars 2014 provoquent de nombreux changements dans les équipes municipales et de la CAPS. Celles-ci formulent de nouvelles demandes et des remises en cause du projet d'aménagement du plateau de Saclay et donc aussi du projet de CDT pour la frange sud du plateau.

Ce CDT est néanmoins mis à l'enquête publique du 17 novembre au 15 janvier 2015 sans y changer une virgule. Ce CDT est le révélateur et l'aboutissement des dérives cumulées depuis 2008, aussi bien en termes de contenu du projet qu'en matière de concertation. Les avis des associations résument ces manquements. Dans son rapport d'enquête rendu le 23 avril 2015, après avoir épluché les 676 avis déposés, la commission d'enquête estime elle aussi que le projet de CDT est amplement insuffisant et ne correspond plus à l'actualité. En conséquence, elle émet un avis défavorable, à l'unanimité de ses membres. C'est le premier projet de CDT à subir ce sort.

Cela n'empêche pas les aménageurs de continuer. En principe, les parties prenantes pourraient ne pas tenir compte de cet avis, mais elles ont la sagesse de s'engager sur la définition d'un nouveau projet de CDT, qui prend en compte les desideratas des nouveaux élus. Ce nouveau CDT est soumis à enquête publique en novembre 2015 et recueille à nouveau de nombreux avis défavorables de la part de la population. Cette fois-ci, la commission d'enquête rend un avis favorable, en février 2016, assorti toutefois de quatre réserves. Le CDT est signé le 5 juillet.

Ligne 18 du Grand Paris Express – des alternatives pour éviter la gabegie

En décembre 2014, le Cercle des transports – une association d'experts du domaine des transports : anciens hauts fonctionnaires, universitaires et dirigeants d'entreprises – 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 DG 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](#) (août 2015) met en évidence que l'impérieuse nécessité de rénover les réseaux existants, y compris dans la perspective éventuelle des Jeux Olympiques de 2024 et/ou de l'Exposition universelle de 2025, absorberait toutes les ressources financières disponibles (environ 26 milliards, celles de la SGP y compris), obligeant ainsi à **reporter après 2025 tout investissement dans des opérations nouvelles**, hormis celles déjà lancées.

Le Cercle des Transports ne se penche guère sur le cas particulier de telle ou telle ligne du GPE. Cependant, il est clair que la Ligne 18 du GPE s'inscrit dans la même trajectoire de dépenses inconsidérées, dans un contexte de disette budgétaire durable : on prévoit d'y engager 3 milliards d'euros pour construire un métro lourd qui ne servirait au mieux qu'à 4 500 voyageurs à l'heure de pointe et qui entraînerait fatalement l'urbanisation massive du plateau. **C'est une bombe à retardement** : à terme, la ZPNAF ne pourra survivre à de telles agressions : il n'existe pas d'exemple d'une infrastructure de transport lourd qui ne se soit pas révélé un puissant vecteur d'urbanisation.

Pour desservir le plateau de Saclay par les transports en commun, on peut faire beaucoup mieux, beaucoup moins cher et beaucoup plus vite, et sans agresser les paysages du territoire.

Il reste que le principal problème de desserte du plateau va être celui de la circulation routière ! Comme le montre la carte ci-dessous, le plateau de Saclay, enserré entre les vallées encaissées de la Bièvre au Nord, la Mérantaise et l'Yvette au Sud, est difficile d'accès de par sa topographie.

Le dénivelé entre les vallées et le plateau varie de 80 m à 90 m et les pentes sont abruptes. Aussi, l'accès au plateau depuis les vallées par la route est-il très contraint : les routes sont étroites et sinueuses et ne se prêtent guère à élargissement. Le seul axe de circulation capacitaire est la RN 118, déjà saturée aux heures de pointe aujourd'hui.



Le plateau de Saclay : un territoire essentiellement agricole, à très faible densité de population

À présent, 80 % des usagers du plateau se déplacent en voiture, car dans un **territoire très peu dense**, les transports collectifs ne peuvent concurrencer économiquement le service de déplacement de porte à porte que procure la voiture – en tout cas, tant que ne sont pas mis en œuvre des moyens de transport beaucoup plus économiques, sur le plan à la fois financier et énergétique, que les moyens existants – ; en attendant, l'automobile restera de loin le principal moyen de transport.



Un plateau bordé de vallées encaissées aux pentes abruptes

Par ailleurs, les aménageurs du plateau raisonnent comme si tous les usagers du plateau habitent le cœur de l'agglomération parisienne. Or, aujourd'hui **cela ne concerne qu'un usager sur cinq**, les quatre autres habitant à proximité du plateau, en grande majorité dans l'Essonne.

Demain, ces proportions évolueront sans doute, mais pas de façon considérable puisque parmi les établissements qui vont être transférés sur le plateau, il y en a peu qui sont localisés à Paris ou près de Paris. Ne disposant pas d'une liaison commode par les transports collectifs, les usagers correspondants vont majoritairement se déplacer en voiture, donc aggraver la congestion routière.

La façon la plus efficace, en termes de coût et de délai, d'organiser l'accès au plateau par les transports collectifs consiste à utiliser les moyens de transports lourds existants, à savoir les lignes de RER qui ceignent le plateau, et d'organiser le rabattement sur les gares de ces RER. Là encore, la topographie du plateau ne permet pas de relier le plateau aux gares de RER par des tramways ou des bus capacitaires (hormis le TCSP Massy-Saclay). Au lieu de cela, une solution "naturelle" consiste à recourir aux **téléphériques urbains**, ce qui ouvre une **perspective de report modal** pour les nombreux usagers du plateau de Saclay installés dans les vallées de l'Yvette et de Chevreuse, voire au-delà. Une proposition dans ce sens, signée par 34 associations du secteur, a été adressée aux élus locaux en octobre 2015 et semble avoir rencontré un accueil favorable. [La technologie innovante CarLina](#), en cours de développement, procure une autre solution de rabattement, très prometteuse.

Il n'en reste pas moins qu'une urbanisation excessive de la frange sud du plateau de Saclay va inévitablement entraîner l'**asphyxie de la circulation routière** dans tout ce secteur. De ses propres aveux, l'EPPS n'a pas de solution à ce problème !

Ce problème sera encore aggravé par le projet de requalification de la RD 36 élaboré en 2010 par les Conseils départementaux de l'Essonne et des Yvelines, qui prévoit notamment de doubler cette route à l'ouest de Saclay. C'est une évolution d'un précédent projet fondé sur l'implantation au milieu du plateau de Saclay de l'autoroute A 126, qui avait pour vocation de boucler la Francilienne (A 104) en reliant les autoroutes A 10 et A 12. Ce projet a été abandonné dans le Schéma directeur de la région Île-de-France – de même que le prolongement de l'A 12 à travers la vallée de Chevreuse.

Cependant, le doublement de la RD 36 à l'ouest de Saclay recréera cette liaison entre A 10 et A 12 sous une autre forme : en les reliant via la RN 118 et la RD 36, comme illustré dans le schéma ci-dessous. On ouvrira ainsi une perspective de flots de camions empruntant cet itinéraire afin de contourner Paris par l'ouest, aggravant la saturation de la RN 118.



RD 36 doublée = A 104 bis !
A 10 + RN 118 + RD 36 = A 12 bis !

Ce trafic induit par le doublement de la RD 36 n'a sûrement pas été pris en compte dans l'évaluation du projet, ni *a fortiori* l'aggravation de la pollution atmosphérique aux abords de la RD 36 et de la RN 118, en particulier, dans la traversée de la vallée de l'Yvette à Orsay.

Aménagement du plateau de Saclay – des principes à revoir

Le motif avancé pour passer d'un projet de campus à celui d'une "ville campus" est le postulat d'une "mixité équilibrée" entre recherche et développement, développement économique et espace d'habitation. Ce dogme ne correspond ni à une loi de la nature ni à un principe d'aménagement répandu et semble avoir été inventé pour justifier une urbanisation massive.

Il est certes nécessaire de créer un espace de vie autour du campus, afin de rendre viable l'implantation de services et de commerces, mais la taille critique de cet espace de vie est très nettement en-dessous de ce qui est envisagé aujourd'hui : ce besoin ne nécessite en aucune façon de créer des espaces urbains de plusieurs dizaines de milliers d'habitants.

De même, rien ne justifie de consacrer autant de place au développement économique qu'aux établissements d'enseignement et de recherche. Le plateau de Saclay n'est pas une île ! Sans compter les zones d'activités de Vélizy, de Massy, d'Orly et de Saint-Quentin-en-Yvelines, le parc d'activités de Courtaboeuf, l'un des plus grands d'Europe et tout proche de Saclay, offre une importante capacité de développement économique, extensible de surcroît, et dont on a décidé la requalification. Rappelons que l'Île-de-France connaît une surproduction notoire de bureaux (au détriment des logements)⁴. Installer des entreprises à Saclay aura comme effet de vider des bureaux ailleurs !

Le manque de logements en Île-de-France est un problème très réel, mais aussi très complexe⁵. On se borne souvent à n'en considérer que l'aspect physique et quantitatif : le foncier à trouver et le nombre de logements à construire. On a ainsi décrété qu'il faille construire 70 000 logements par an, objectif inscrit dans le SDRIF sous la pression de l'État. L'État a en outre défini une "territorialisation de l'offre de logement" (TOL) en situant l'offre nouvelle de logements principalement autour des nouvelles gares du Grand Paris Express. C'est un bel exemple de vision ultra-simpliste en matière d'aménagement urbain – un remède qui risque d'aggraver le mal.

Car en réalité, c'est la dimension financière de la crise du logement qui la rend difficile à maîtriser : il ne suffit pas de trouver des terrains à urbaniser, il faut également pouvoir financer un nombre suffisant d'opérations permettant d'accueillir une diversité suffisamment large de types de logements. À défaut, on continuera de favoriser l'étalement urbain, on créera toujours plus de ségrégation sociale – avec toutes les conséquences que cela entraîne – et on augmentera encore la proportion de logements sociaux à construire. Proportionnellement à la population, l'Île-de-France compte déjà beaucoup de plus de logements sociaux que les autres régions françaises, alors même que sa richesse globale est très nettement supérieure. Ce paradoxe est dû à la non maîtrise des mécanismes qui régissent le marché du foncier et de l'immobilier.

Pour combattre la crise du logement en Île-de-France, il faudra mettre en œuvre, à l'échelle régionale, des circuits financiers et des mécanismes fiscaux novateurs, d'une part pour faciliter l'accession à la propriété des primo accédants (et ainsi diminuer la nécessité de construire des logements sociaux), d'autre part pour mutualiser le coût des opérations de diversification des programmes d'habitat, car les lois du marché les empêchent de s'opérer spontanément.

La mise en œuvre de telles mesures nécessite également une réorganisation des structures institutionnelles et c'est en effet la motivation première de la loi Maptam, avec la mise en place de la Métropole du Grand Paris et la refonte des intercommunalités en grande couronne.

Cette dernière devrait s'inspirer des travaux sur les bassins de vie et d'emploi franciliens, effectués dans le cadre de l'AIGP⁶, qui ont analysé les flux de déplacements des personnes – les déplacements domicile-travail comme ceux liés au commerce, à l'enseignement, etc. Ils montrent que la frange sud plateau de Saclay fait partie d'un bassin d'emplois Antony-Massy-Palaiseau-Les Ulis.

⁴ [En Île-de-France, les bureaux écrasent les logements](#) – Myriam Chauvot – Les Échos, novembre 2013 ; évalue les mises en chantier à 11,8 millions de m² et les permis de construire à 15,5 millions de m², les besoins à seulement 5,5 millions de m².

⁵ Pour y voir plus clair : *Grand Paris – sortir des illusions, approfondir les ambitions* -- Jean-Pierre Orfeuil et Marc Wiel – Scrineo, 2012.

⁶ [Le Grand Paris des habitants](#) – Les urbanistes associés/Devillers et associés – juillet 2013.

En attendant, des opérations locales au coup par coup, comme celles prévues sur le plateau de Saclay, sont à proscrire, elles risquent d'aggraver la situation.

Cluster Paris-Saclay – changer de cap pour éviter le fiasco

Comme celle du projet du Grand Paris, la conception du projet Paris-Saclay est fondée sur des illusions et des rêves et s'appuie sur des simplismes incantatoires pour faire son chemin dans les médias. Lorsqu'ils prétendent "*travailler pour l'avenir de la France*", nous ne doutons pas de la sincérité et de la bonne volonté de ceux qui animent ce projet, mais nous estimons qu'ils sont aveuglés par leur idéologie.

Il est certes légitime de vouloir créer une synergie et mutualisation de ressources entre les établissements qui sont venus s'implanter sur et autour du plateau de Saclay au hasard des disponibilités de terrains, sans aucun plan d'ensemble. En profiter pour tenter de rompre la dichotomie entre Universités et Grandes écoles est également une initiative louable, bien que hasardeuse.

En même temps, pour avoir une chance de succès, ce projet doit renoncer au gigantisme et s'adapter au territoire dans lequel il s'insère au lieu d'exiger que ce territoire s'adapte à lui, ce qui est intrinsèquement impossible. Mais dans son état actuel, le projet Paris-Saclay a pris des proportions démesurées. Son approche basée sur le concept académique du cluster est en décalage avec son époque et son gigantisme, provenant avant tout du désir de voir l'Université Paris-Saclay (qui regroupe l'ensemble des établissements d'enseignement supérieur du plateau) occuper la 20^{ème} place sur le classement universitaire mondial de Shanghai, le fait courir à l'échec à double titre : asphyxie du réseau routier et impossibilité de gérer efficacement un mastodonte universitaire.

Sont emblématiques de ces errements les différents épisodes de l>IDEX (initiative d'excellence) Paris-Saclay, inscrit dans le programme d'investissement d'avenir (PIA) du gouvernement. Les IDEX sont soumises à des concours, arbitrés par un jury international indépendant. Lors de la première vague IDEX, le projet de l'Université Paris-Saclay (UPSy), porté par la FCS, fait acte de candidature, mais se fait retoquer en mars 2011, sa structure de gouvernance étant jugée non crédible par le jury. La FCS mène alors un important travail d'harmonisation entre les formations des différents établissements impliqués et Paris-Saclay est soumis à nouveau à la deuxième vague d>IDEX ; cette fois le jury lui accorde sa bénédiction conditionnelle (février 2012). Une nouvelle évaluation conduite au printemps 2016, faillit faire sombrer le projet, mais le jury consent à un sursis supplémentaire. La raison : juxtaposer des établissements disparates, chacun doté d'une forte identité, ne permet pas d'atteindre un niveau d'intégration suffisant pour une gouvernance cohérente. Dans son [rapport sur l'avenir de l'École polytechnique](#), remis en juin 2015, Bernard Attali avait déjà averti que cette non intégration risquait fort de rendre l'UPSy inéligible aux classements universitaires. Or, pour pouvoir prétendre à une place parmi les 20 premiers du classement de Shanghai, l'UPSy a réuni un maximum d'acteurs, si bien qu'elle compte au total environ **70 000 étudiants**. C'est beaucoup trop pour être gérable, dit le prix Nobel [Jean Tirole, qui cite un grand maximum de 30 000 étudiants](#). En effet, aucun des 20 premiers du classement de Shanghai n'atteint une telle taille, loin s'en faut. [Big is not beautiful](#) !

Dépasser les simulacres de concertation

Paris-Saclay ne pourra faire l'économie d'une concertation digne de ce nom, sous peine de non pertinence, donc d'un phénoménal gaspillage d'argent public. La construction de la Ligne Maginot fut décidée par quelques individus, sans aucune concertation, avalisée par un parlement docile, fut ruineuse pour les finances publiques et se solda par un échec retentissant. Le projet Paris-Saclay est en train de suivre une trajectoire très similaire. En effet, les représentants de l'État refusent systématiquement de soumettre leurs projets à discussion (autrement qu'à la marge), ne sont jamais disposés à envisager des scénarios alternatifs et n'impliquent aucunement la société civile, ni même les experts indépendants, en amont de l'élaboration de leurs projets.

Le "saucissonnage" des enquêtes publiques, comme si chacune correspondait à un projet indépendant de tous les autres, sans qu'il n'y ait jamais eu la moindre discussion sur le projet dans son ensemble, est également une pratique détestable.

Ces comportements sont diamétralement opposés aux principes de démocratie participative tels que [préconisés par Christian Leyrit, président de la CNDP](#) (mars 2015) et par la Commission spécialisée du Conseil national de la transition écologique sur la démocratisation du dialogue environnemental, présidée par Alain Richard, dans son rapport [Démocratie environnementale : débattre et décider](#) (juin 2015).

Dans le contexte de Paris-Saclay, l'obstination désinvolte de l'État – probablement imprégnée du sentiment que les serviteurs de l'État sont omniscients et infaillibles et que l'OIN leur permet de ne pas s'embarrasser de scrupules – a généré un climat de ras-le-bol potentiellement explosif.

[La manifestation des associations du 9 avril 2015](#) a montré que la colère gronde au sein de la population à l'égard d'un projet démesuré, d'intérêt national non démontré et concocté derrière son dos. Étant ni écoutées ni entendues, les associations du plateau ont créé un collectif d'action juridique, [Saclay Citoyen](#), qui a engagé des procédures judiciaires : recours contre la déclaration d'utilité publique (DUP) sur le secteur de Corbeville et recours contre la prorogation de la validité de la DUP sur le projet de requalification de la RD 36 ; elles ont aussi saisi la commission des pétitions du Parlement européen, le projet d'aménagement du plateau de Saclay constituant une atteinte manifeste aux principes et objectifs fixés par plusieurs directives européennes, en particulier sur le saucissonnage des projets. Saclay Citoyen a également lancé une pétition "Stop au béton sur les terres agricoles du plateau de Saclay", demandant au Premier ministre de suspendre les aménagements en cours sur le plateau de Saclay tant que les procédures juridiques engagées sur le plan national et européen ne seront pas achevées.

Au cas où la Ligne 18 serait déclarée d'utilité publique par le Conseil d'État, Saclay Citoyen engagerait sans aucun doute un recours contentieux contre le décret correspondant. En effet, l'enquête publique sur cette ligne, qui s'est déroulée du 21 mars au 26 avril 2016, a donné lieu à un rapport d'enquête dont la partialité est consternante. Les arguments des associations, des habitants et des experts qui se sont exprimés, ainsi que leurs propositions alternatives bien plus rationnelles que la Ligne 18, ont été totalement ignorés. Ainsi, le rapport d'enquête escamote entre autres les problématiques suivantes :

- la saturation routière du territoire desservi (bien plus importante que sa desserte par un métro) ;
- la lourde facture énergétique du métro ;
- le mythe que ce métro va faire gagner du temps ;
- la faiblesse du transfert modal et du désengorgement du RER B qu'apporterait le métro ;
- la provenance des usagers du plateau de Saclay (seuls 22 % de Paris et de la petite couronne) ;
- l'inadéquation d'un transport lourd avec la faible densité de population du territoire ;
- le décalage temporel important entre l'arrivée des nouveaux usagers et la disponibilité du métro ;
- les moyens et le temps nécessaires pour assurer la desserte du "dernier kilomètre" ;
- la faiblesse du besoin de liaisons performantes avec les aéroports.

Concernant le coût de l'opération, la commission d'enquête "raisonne" que ce n'est pas trop cher puisque, rapporté au kilomètre, ce coût est moins élevé que celui de la Ligne 15 ! L'aspect coût d'exploitation est totalement ignoré dans ce dossier.

De leur côté, les maires des communes riveraines du tracé de la Ligne 18 entre Saclay et Magny-les-Hameaux ont également décidé d'attaquer par un recours contentieux la DUP de la Ligne 18 dès la publication du décret correspondant.

Dans son rapport annuel 2017, [la Cour des comptes consacre un article très critique de 48 pages aux dérives du projet Paris-Saclay](#), où elle regarde la réalité en face au lieu de croire au miracle et où **elle met en évidence un fort risque de voir ce projet tourner au fiasco.**

Conclusion

Avec sa ville nouvelle de 35 000 habitants desservis par un métro, le projet Paris-Saclay amène des vecteurs d'urbanisation extrêmement forts. L'enjeu est de taille : c'est le cadre de vie de tout ce territoire, non seulement apprécié par ses habitants, mais également un atout majeur pour la visibilité internationale et la réussite des nouvelles implantations. Faute de quoi, on jouera perdant-perdant-perdant : pour l'attractivité du cluster, pour le cadre de vie du territoire de Saclay, et pour les finances publiques.

Or, il devient de plus en plus clair que **le but ultime des pouvoirs publics est d'urbaniser intégralement le plateau de Saclay**, si bien qu'*in fine* on aura affaire à une gigantesque opération immobilière, dont les seuls gagnants seront les promoteurs immobiliers. La zone de protection naturelle, agricole et forestière avec ses quelque 2300 ha de terres agricoles "sanctuarisées" n'aura alors été qu'un leurre pour faire avaler la pilule du métro.

Pour avoir une maigre chance de réussir, **Paris-Saclay doit revenir à un dimensionnement plus modeste, respectant la capacité d'accueil du territoire sur lequel il s'installe.**