

Lettre ouverte au Président de la République

Lettre relative à la mobilité sur le plateau de Saclay et au Grand Paris Express

Monsieur le Président de la République,

Voilà dix ans que l'État a engagé la construction du Campus Paris-Saclay, destiné à regrouper une vingtaine d'établissements prestigieux d'enseignement supérieur et de recherche, des entreprises de toutes tailles, une population nombreuse de chercheurs, ingénieurs, entrepreneurs, étudiants, le tout au service de la connaissance et de l'innovation. La variété des cultures de ces acteurs, la nécessaire cohabitation harmonieuse avec le monde agricole du Plateau de Saclay, l'éparpillement de la gouvernance locale, font de ce projet le chantier le plus complexe de France.

Si des communes attachées à leur cadre de vie ont accepté de se lancer dans une aventure aussi mouvementée; si les universitaires ont accepté les dizaines de projets successifs, les centaines de nuits blanches, les milliers de réunions d'organisation; si les grands établissements se sont démenés pour convaincre leurs conseils d'administration de se lancer dans des déménagements incertains, depuis les écoles de recherche jusqu'à l'hôpital en passant par de gigantesques centres d'innovation industrielle, c'était bien parce que tous trouvaient de la fierté à participer, aux côtés de l'Université Paris-Sud, de l'École polytechnique, du Commissariat à l'énergie atomique, à un projet de classe mondiale, qui ferait honneur à la culture scientifique et technologique de la France, à son esprit d'entreprise, à son ambition internationale.

Mais parfois, on se demande si l'État a bien compris son propre projet !

Partout dans le monde, la mise en place d'un grand campus inclut le développement rapide de transports adaptés. Mais peut-être pas en France ? Depuis des années les acteurs du Plateau interpellent l'État, quasiment quotidiennement, sur l'insupportable état des transports : la RN118 et ses embouteillages permanents ; le RER B avec ses rames bondées jusqu'à minuit et au-delà, ses retards et incidents quotidiens; le bus 9106 si souvent saturé, alors que les flux sont appelés à augmenter très rapidement. La Cour des Comptes, l'Assemblée nationale, et tous ceux qui ont évalué ce projet se sont prononcés sur cette question sans ambages : si les transports en commun ne sont pas rapidement mis à niveau, Paris-Saclay mourra.

Pour convaincre les établissements de rallier l'aventure malgré l'enclavement, le Grand Paris Express est venu à point nommé. Aux maires, aux directeurs de laboratoires, aux Présidents d'Université, aux chefs d'entreprise, aux directeurs des centres de recherche, au futur Hôpital du Plateau, aux investisseurs, on a promis qu'en 2024 le métro relierait Orly à Saclay. Le Premier ministre lui-même l'officialisait en 2014.

Or depuis plusieurs mois, les échos du gouvernement nous laissent entendre que le Grand Paris Express ne reliera pas Orly à Saclay en 2024. Le métro viendrait peut-être en 2028, en 2030, ou jamais. Les députés, les maires, les élus locaux de tout bord, les scientifiques ont publiquement interpellé le gouvernement ; une pétition a recueilli plus de 17 000 signatures en une poignée de jours. Tout cela semble insuffisant pour convaincre!

On nous a dit que ce chantier était cher, que sa mise en oeuvre rapide se traduirait par des centaines de millions d'euros de surcoût. Mais en termes de finances publiques, ce qui nous révolte, ce sont les milliards que la France a déjà investis dans Paris-Saclay et dont le bénéfice risque d'être perdu. Ce sont aussi les milliards de manque à gagner à ne pas concrétiser une opération de développement dont la rentabilité de long terme, par la valorisation économique et foncière, n'est pas contestée.

On nous a proposé des solutions temporaires de remplacement moins onéreuses. Mais ni un bus, si efficace soit-il, ni la rénovation ô combien nécessaire du RER, ni les téléphériques impatiemment attendus, ne seront suffisants pour absorber les flux en heure de pointe et organiser le transport multimodal. Le métro ne résoudra pas tout, mais personne aujourd'hui n'a de solution sans métro.

On a dit que le projet demandait davantage de préparation et d'étude : mais sur ce fait simple et clair que le Campus Paris-Saclay doit être desservi par un métro, le consensus rassemble les communautés scientifiques, économiques et politiques de tout bord.

Nos concitoyens sont, à juste titre, fiers de la recherche de la France et de son industrie de pointe; mais nos chercheurs et ingénieurs sont déjà accablés par les contraintes administratives et budgétaires. Si les embouteillages incessants deviennent leur quotidien, si leurs conditions de travail sont insupportables, ils finiront par prendre, comme bien d'autres avant eux, le chemin des universités étrangères, de Boston à Zurich, ou celui des laboratoires des géants américains de l'informatique, qui excellent à confier des moyens et de la souplesse. Certes, la science est universelle, l'innovation aussi, toutes deux pourront se faire en dehors de notre territoire... Mais peut-on rêver que des investissements rationnels nous permettent, au-delà des discours, de regagner notre attractivité internationale ?

Monsieur le Président, la France est devenue célèbre dans le monde entier par sa culture, par ses idéaux, par sa sophistication et par les grands projets qui combinaient tous ces ingrédients. Mais les grands projets abandonnés au milieu du gué ne servent en rien la France. Saurez-vous faire en sorte que Paris-Saclay ne soit pas de ceux-là ?

- Alain Aspect, physicien, médaille d'or du CNRS, Prix Wolf
- Yves Bréchet, physicien, membre de l'Académie des sciences
- Catherine Bréchnac, physicienne, secrétaire perpétuelle de l'Académie des sciences
- Patrick Couvreur, pharmacien, membre de l'Académie des Sciences, Inventeur européen de l'année (European Inventor Award) 2013
- Albert Fert, physicien, Prix Nobel
- Valérie Masson-Delmotte, climatologue, co-présidente d'un groupe de travail du GIEC
- Cédric Villani, mathématicien, médaille Fields, député de l'Essonne