

Il est porté par la Société du Grand Paris (SGP), elle-même pilotée par des représentants de :

- l'État,
- la Région Île-de-France,
- les départements franciliens.

L'enquête publique de juillet 2020 complémentaire concernant ce projet L18 sème le trouble. Déjà la Cour des comptes d'un côté, et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF, aujourd'hui renommé Île-de-France Mobilités) de l'autre, avaient jugé la rentabilité du projet initial extrêmement faible. Dans cette nouvelle enquête, le coût du projet bondit de + 56% depuis son estimation de 2016, atteignant 4,5 milliards d'euros, alors même que le chantier est à peine entamé. Pourquoi le projet présenté au public en 2016 sous-estimait-il d'un tiers le coût du projet actuel ?

Dans le même temps, la SGP fait gonfler artificiellement les bénéfices attendus du projet de façon à le justifier.

Pourquoi la SGP ne tiendrait-elle pas compte d'avis clairs émis par des autorités importantes ? Pourquoi la SGP s'accroche-t-elle à un projet de transport lourd ? Quel sera le coût final pour la collectivité de cette réalisation de prestige ?

En outre, à l'occasion d'une question orale au conseil départemental, posée le 16/11/2020 par Mme Anne Launay, conseillère départementale EELV, on apprend que le projet de métro de Saclay à Versailles qui devait être en viaduc, permettant le passage des engins agricoles, sera finalement au sol et se fera sur l'emprise du TCSP (Bus en site propre), supprimant donc ce mode de transport et mettant en péril la viabilité des exploitations agricoles.

Le groupe EELV d'Orsay est conscient que des solutions de transport doivent être trouvées pour la partie déjà urbanisée, mais nous ne comprenons toujours pas pourquoi les propositions alternatives ont été balayées sans évaluation sérieuse.

En particulier, l'alternative plus légère d'un tram répondrait au besoin de capacité et de vitesse tout en permettant une vraie desserte des riverains et du site universitaire Paris-Saclay de Massy-Palaiseau à Versailles-Chantiers. Elle réutiliserait la voie en site propre de la ligne de bus existante, donc sans nouvelle consommation de terres ni entrave aux activités agricoles.

L'arrivée d'un métro lourd va augmenter la pression en faveur d'une urbanisation maximum des territoires allant de Versailles à Orly, et cela, nombre de promoteurs et de décideurs le savent bien. La Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière délimite une zone sanctuarisée sur une partie des terres du plateau de Saclay. Elle est mise en avant par la SGP et par une partie des citoyens qui veulent protéger un des derniers poumons de diversité qui bénéficie à tous, habitants et paysans. Mais la ZPNAF est le fruit d'un compromis et cette "sanctuarisation" est fragile : elle est issue d'un décret de 2013 du Premier ministre Jean-Marc Ayrault, décret qui peut facilement être abrogé par un prochain gouvernement.

Le 9 novembre 2020, le Tribunal Administratif de Montreuil a mis un coup d'arrêt à un autre projet de métro lourd, celui qui devait relier l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle au centre de Paris, au motif qu'il ne répondrait pas « à des raisons impératives d'intérêt public majeur », notant que les circonstances avaient changé depuis la déclaration d'utilité publique de 2017, et que les études jointes au dossier ne permettaient pas de tenir pour suffisamment probables plusieurs des avantages attendus de la future ligne. [.....]

Souhaitons que la Région Île-de-France et l'État se penchent sur le dossier bancal de la ligne 18, avant que les incohérences du projet actuel L18 ne se matérialisent, afin d'éviter que chacun de nous et les générations à venir aient à en payer l'addition et les lourdes conséquences environnementales.

