

Questions de SAVE concernant la ligne 18 de la SGP

version v 3.1 le 13 mai 2015, à enrichir par les apports de tous

Préalable: mise en perspective de la création envisagée de la ligne 18 de la SGP

Lors du lancement du Grand Paris dès 2010, l'une des boucles imaginée autour de Paris pour la création de métro automatique concernait une ligne dite « Verte », d'Orly à Rueil en passant par le plateau de Saclay, Versailles et fin à Rueil.

Les évaluations de fréquentation et les premières estimations de coûts en 2011 ont rapidement établi que cette ligne était de loin celle qui drainerait le moins de passagers de toutes les nouvelles lignes prévues dans le projet. Il en est résulté d'une part le quasi abandon de l'idée d'une liaison Versailles Rueil (aucune gare n'était mentionnée dans les plans d'alors sur cette portion) et d'autre part on prévoyait un décalage dans le temps de la réalisation sur l'autre portion (Orly-Versailles) avec un objectif d'ouverture au public visant 2030. Un moment, on a envisagé de donner priorité à la portion Massy-Saclay. Maintenant on découpe le projet de réalisation en deux phases : une phase Orly-CEA Saclay puis une seconde CEA Saclay-Versailles. Un étalement dans le temps était nécessaire en raison tout particulièrement des contraintes financières de la Société du Grand Paris en charge de financer les projets (22,5 milliards d'Euros).

Sur la portion CEA Saclay-Versailles une variante était encore présente début 2015 sur les cartes de la SGP, elle concernait une gare supplémentaire à Saint Quentin Université avec un allongement de la ligne. Cette hypothèse semble maintenant abandonnée. Une autre gare est également en projet cette fois sur Palaiseau dite gare Camille Claudel mais pas encore confirmée et toujours absente des cartes.

Les prévisions de fréquentations ont fait l'objet de trois rapports successifs en 2010 puis 2011, les rapports Auzannet, du nom du spécialiste de ces questions.

Il résulte de ce court historique que le projet de ligne nécessite à l'évidence des clarifications :

*les fréquentations prévues justifient elles un investissement aussi important ?

*les alternatives d'amélioration des réseaux existants ont-elles bien été étudiées et cadrées dans le calendrier, alors que les lignes des RER B et C aujourd'hui en service sont quasiment parallèles au tracé proposé pour la ligne 18 et font l'objet d'une forte demande d'amélioration.

*la ligne 18 n'est pas le seul enjeu, ses éventuelles gares nécessitent des aménagements de proximité et des transports de rabattement. Sont-ils étudiés et en a-t-on prévu les financements, sujet souvent oublié mais clairement exclus dans les financements de la SGP.

*les passages de la ligne 18 en aérien sur certaines portions font l'objet de fortes contestations comme on vient de le constater lors de l'enquête sur le CDT Essonne de début 2015.

*les capacités de financement de la SGP mais aussi celles des autres contributeurs département et communes seront-elles mobilisables dans un calendrier compatible avec leurs

capacités ? Tous les aménagements de proximité ne seront pas à la charge de la SGP mais des autres contributeurs, sans oublier ensuite que les coûts d'exploitation et de remboursements des emprunts de la SGP seront à la charge des usagers, des entreprises et des contribuables.

Les questions de SAVE à ce jour

Avant toute analyse du projet nous souhaitons impérativement la reprise et l'actualisation des trois rapports Auzannet successifs de 2011 en commençant par leur publication intégrale en l'état. Ces rapports visaient à cadrer les fréquentations de passagers sur les lignes projetées. Il faudra actualiser et publier un nouveau rapport avec une présentation précise des hypothèses et calculs pour chaque modèle de simulation. Il faudra également impérativement inclure une analyse des fréquentations actuelles et du futur sur les lignes RER B et C dans les zones voisines de la ligne 18 projetée afin de comparer les flux gare par gare sur chacune des lignes.

Les quelques chiffres affichés en début 2015 par la SGP sur des fréquentations prévisionnelles de deux gares de l'éventuelle ligne 18 du futur sortent de nulle part et n'ont pas fait l'objet de présentation méthodique sérieuse. Nous ne demandons qu'à être démentis, mais avec la publication de dossiers solides explicitant les calculs et les hypothèses choisies.

Envisager d'investir 2,6 milliards d'Euros (et probablement plus) pour la construction et l'équipement des 35 kilomètres de la ligne 18 sans avoir une vision claire des clientèles susceptibles de fréquenter la ligne relève d'une aberration technocratique dont les contribuables devront à terme payer les conséquences.

*** Prévisions de fréquentations gare par gare sur l'ensemble de la ligne.**

Montées avec destinations, descentes avec provenances
en HPM et sur la journée
avec quels modèles de simulation (au moins deux)
et avec quelles hypothèses de populations dans la périphérie des gares
(emplois, logements, étudiants en proximité de chaque gare, à plusieurs
échéances au moins (2015, 2025 et 2030)

Le dossier devra également impérativement comporter une analyse des fréquentations de la ligne TCSP (91-06) déjà installée à ce jour, ligne qui est parallèle au projet de voie de la ligne 18 jusqu'à SQY. Ces deux lignes (TCSP et ligne 18) n'assurent que des déplacements Est Ouest.

On ne peut qu'être surpris du manque de présentation dans les débats actuels d'un maillage nord-sud pour desservir les territoires en proximité du projet de ligne 18.

Des lignes TCSP sont évoquées dans le CDT Essonne de 2014 mais sans précisions suffisantes. Pour la partie Yvelines les dessertes tant de SQY que du plateau de Satory restent également à établir dans un schéma cohérent qui n'existe pas dans le CDT Yvelines qui vient tout juste d'être présenté. C'est la création de dessertes cohérentes qui devrait être à la base de l'étude.

***Les modernisations engagées des lignes RER B et C dans les vallées de la Bièvre et de l'Yvette** engagées dans le cadre du plan de mobilisation de la Région pour améliorer les dessertes et qui sont confirmées et financées dans le CPER 2015 2020 qui vient d'être adopté en février 2015 par la région Ile de France, **vont induire des effets positifs sur les dessertes.**

Ces lignes sont des infrastructures existantes disponibles à ce jour pour accroître immédiatement les dessertes des zones proches encadrant le plateau de Saclay. Il est incohérent d'ignorer ces équipements dans les études de flux de voyageurs comme cela est le cas dans les présentations faites pour l'instant par la SGP.

L'étude que nous demandons doit donc impérativement intégrer ces trois dispositifs de transports collectifs (RER B, RER C, éventuelle ligne 18).

*Les documents actuels ne présentent **aucun plan global des transports intégrant les projets SNCF et ceux de la SGP.** Nous dénonçons cette absence préjudiciable à l'appréciation de la pertinence des projets et tout particulièrement du dernier projet de ligne 18. En complément les deux projets de tangentiels prévus pour les années 2019 2021, et pas pour 2030, imposent une analyse précise à ce jour totalement omise par la SGP.

***Tangentielle Ouest (TGO)** devant relier St Cyr à St Germain pour 2020. Ce projet bien curieusement à ce jour éviterait Versailles. Nous en avons dénoncé l'incohérence lors de l'enquête publique récente rejoint en cela par les élus locaux de notre communauté d'agglomération. L'absence de correspondances possibles vers la tangentielle sud ne va probablement pas drainer un grand nombre de voyageurs en l'état du projet. Une logique évidente aurait voulu que le terminus se fasse gare des Chantiers à Versailles.

***Tram Train de la tangentielle Sud entre Versailles et Massy puis Evry.** Cet équipement prévu pour 2021 (cf CPER 2015 2020) va passer à deux pas d'Orly en permettant avec neuf ans d'avance sur la ligne 18 l'atteinte d'Orly. A l'évidence ce projet impose sa prise en compte dans les études de l'éventuelle ligne 18.

*Pour terminer sur le tracé de la ligne 18 il convient de revenir sur le projet qui figure encore sur des cartes de la SGP en 2015 concernant une desserte de **la zone Saint Quentin Université** avec un tracé plus large et une gare spéciale de correspondance avec la gare SNCF. A l'évidence le projet de SQY Université semble abandonné. Quelles alternatives de SNCF-Transilien pour les dessertes de SQY ? **Conséquences sur UVSQ et sur les entreprises localisées à proximité?** Incidences certainement négative sur fréquentations prévues sur l'ensemble de la ligne.

Les attendus de cette décision d'abandon d'une desserte du quartier universitaire de Saint Quentin et de sa gare Transilien devraient être clairement affichés, ce qui n'est pas le cas à ce jour.

***Venons-en aux gares prévues sur la ligne 18 : le projet ligne 18 en parle mais n'annonce aucun dispositif pour créer et faire fonctionner les aménagements d'accompagnement des gares multimodales, compléments indispensables d'intégration avec les quartiers en voisinage.**

Tous ces aménagements ne seront pas financés par la SGP mais seront à la charge des communes et département. Il s'agit d'assurer les correspondances multimodales (piétons, vélos, motos, voitures dont locations, stations autolib, bus, taxis) toutes les fonctions d'un PEM pôle d'échange multimodal. Parkings de dépôts reprises mais aussi parkings sécurisés, co-voiturage et auto partage qui exigent des espaces spécifiques. D'éventuels parkings spécifiques pour voitures seraient également à envisager. Tous ces dispositifs auront des effets de voisinage et des impacts sur les dispositions de circulation. Les plans de la SGP se gardent bien d'en dresser un premier inventaire en laissant aux communes le soin d'en assurer ensuite les financements dont les réservations d'espace.

Mais ce seront surtout les moyens de transports collectifs qui devront être adaptés ou créés qu'il faudra financer et là aucune indication n'est préparée par la SGP. Plusieurs projets de TCSP devront être envisagés pour permettre des liaisons Nord Sud. Ces dispositifs ne semblent pas à ce jour clairement organisés alors qu'ils sont à l'évidence un complément indispensable au projet de ligne 18.

*Les projets actuels dans la zone Saint Quentin Satory Versailles font apparaître des enfouissements situés entre 25 et 58 mètres de profondeur. Ces travaux vont donc se situer à proximité immédiate **des sources de la Bièvre. On souhaiterait disposer des études et analyse de risque** écologique en relation avec ces projets.

Le besoin de creuser des puits d'aération mais aussi de gares en sous terrain va également faire ressortir à l'aplomb du tunnel des besoins de creusement en surface dans des zones qui ont été soumises à d'importantes pollutions pyrotechniques (tant d'exercice militaires que de bombardements importants en 1944). On souhaiterait disposer des analyses préalables et des évaluations des frais préalables de dépollutions.

*Des précisions techniques sont nécessaires sur les dispositions prévues pour limiter les effets obligatoirement négatifs des **chantiers de réalisation de l'éventuelle ligne.**

Dans la zone de Versailles Saint Quentin la mise en place du ou des tunneliers va nécessiter de l'espace puis ensuite la prise en charge des rejets des tunneliers et les stockages des voussoirs à enfouir. Ces opérations vont exiger de l'espace et surtout vont générer d'importants flux de poids lourds en périphérie des espaces réservés. Quels flux journaliers et sur quelles périodes de tels flux vont devoir transiter sur les voies urbaines et périurbaines ?. Chantier sur Saint Quentin, Chantier sur Satory, Chantier pour la gare de Versailles, Chantier en extrémité de ligne sur le terrain de sport de Chantiers et ? Porchefontaine. Des zones de travaux en vertical des puits d'aération sont à prévoir.

Etude de certaines gares envisagées :

***Le dossier actuel ne comporte pas d'étude systématique de chaque gare prévue sur le parcours. En mars 2015 une promesse avait été faite lors d'une réunion à l'EPPS à Orsay de mettre à disposition de premières ébauches de ces dossiers de gare. Il n'en a rien été au 12 mai 2015 lors de la première réunion dite de concertation. Par contre certaines**

informations commencent à filtrer. On ne peut que s'interroger sur le manque de communication sur les études préalables.

* **La gare CEA Saint Aubin** qui est prévue à proximité des installations nucléaires du CEA ne pose-t-elle pas des difficultés du fait des dispositions de sécurité imposées par les risques induits par ces installations nucléaires tant du CEA que des entreprises également présentes sur la zone et qui opèrent sur des produits radioactifs dérivés ?

***La gare de Satory** située à 22 mètres de profondeur telle que présentée succinctement lors de la réunion du 12 mai à Versailles ne comporte quasiment aucune précision sur les dispositifs d'équipements nécessaires à son installation dans le quartier. Seul un parvis est dessiné mais c'est bien peu pour desservir un quartier. Rien sur les dessertes de transports, rien sur les divers parkings nécessaires.

***La gare de Versailles-Chantiers** située à 29 mètres de profondeur telle que présentée lors de la réunion du 12 mai à Versailles soulève de sérieuses questions pour ses besoins fonciers, Dans le schéma actuel dévoilé en réunion, seule une solution d'expropriation du Centre Huit, lieu culturel versaillais de la communauté protestante semble retenu et serait appelé à disparaître en totalité. D'autres schémas auraient été étudiés mais il n'en n'a pas été fait une description précise et les dossiers avantages couts n'ont pas plus été présentés. Quelques phrases éparées peu précises ne permettent nullement de situer le sérieux des études préalables.

Des choix anciens (dans les 10 années passées) ou plus récents concernant les aménagements de la Gare des Chantiers encore en finalisation à ce jour interdisent maintenant certaines hypothèses. On ne peut que s'étonner du manque de réflexion des années passées. Par contre des variantes seraient probablement à étudier sur des éléments plus précis que ce qui a été présenté de façon bien peu détaillée. Ce dossier ne doit pas rester confiné à un cercle restreint, mais devrait être ouvert à tous les citoyens avec participation des acteurs concernés (en particulier Commune, SNCF, SGP, Département et Région).

Relevons un dossier financier bien peu précis à ce jour :

***L'ensemble des dépenses nécessaires pour établir la ligne** n'a pas fait l'objet de présentation claire. Un seul montant global est affiché. Il est absolument nécessaire de comprendre comment sont constitués les composantes et les degrés de confiance des estimations globales. Nous demandons une décomposition précise des éléments financiers du dossier : coûts année par année / prévisions actuelles SGP sur ses engagements ligne 14 et ligne 15 / Aux prévisions globales SGP sur l'ensemble des lignes gérées par la SGP lignes 16 et 17 ainsi que les prolongations des lignes RATP existantes. On décomposera pour la ligne 18, les coûts des différentes phases. Etudes préalables, Mise au point du dossier final des consultations, Travaux de génie civil, travaux d'équipement des voies, travaux de construction des gares, acquisition des matériels roulants, réception des diverses installations.

*Afin de bien comprendre le débat ligne aérienne et ligne en sous terrain il conviendrait de préciser sur la base des gabarits proposés à ce jour d'avoir des couts comparatifs

- d'un kilomètre de ligne en sous terrain et d'un kilomètre en aérien.
- des gares souterraines et des gares en aérien dans l'hypothèse de quais de 60 mètres pour trains de 4 voitures

*Quelles sont les **provisions pour aléas** qui sont prévues dans les chiffres prévisionnels actuels ?. L'expérience du retard annoncé ces dernières semaines sur la ligne 15 dont le calendrier est retardé de deux ans avec une dérive importante des coûts incite à s'interroger sur cette double question : les risques de dérive des coûts et les risques de dérives des calendriers. C'est une constante habituelle dans des projets de ce type.

❖ Quels sont **les coûts d'exploitation de l'éventuelle future ligne 18** (entretien courant des gares, personnels de surveillance des voies, personnels de gestion des passagers, entretien des matériels roulants, poste central de supervision).

Les redevances que les transporteurs exploitants vont devoir régler pour assurer l'amortissement des emprunts considérables vont induire à des charges sur longue période.

Quelles sont les durées des emprunts prévus ?

Comment le STIF a déjà inclus ces coûts dans ses prévisions d'exploitation des années d'exploitation des nouvelles lignes ?

Les futurs usagers vont devoir assurer le financement de fonctionnement et l'amortissement des emprunts souscrits, des charges supplémentaires qu'ils partageront probablement avec les contribuables. Il serait opportun d'en étudier les ordres de grandeur du poids des prélèvements financiers qui seront impérativement effectués du fait de cette ligne nouvelle et qui sont totalement absents à ce jour des communications sur les projets du Grand Paris.

Cette liste de questions est installée sur le site Internet de SAVE dans la rubrique « Actualités ».

www.save1.fr

Elle sera actualisée en fonction des questions que nous recevrons de nos membres.

Il lui sera joint un état des réponses reçues avec indication des origines et dates de ces réponses.