

Questions sur rapport Auzannet2 du 10 décembre 2012, vu depuis Versailles et environs. (v4)

Préalable : Il faut replacer ce nouveau rapport Auzannet parmi les autres documents majeurs de préparation du projet, ce document n'est en effet pas à lui seul le plan de Grand Paris comme certaines déclarations récentes ont voulu le faire croire. Les deux années passées devaient normalement être consacrées à préparer des contrats territoriaux entre collectivités locales, régionales et l'Etat où devaient se dessiner des projets au niveau de chaque zone de l'Ile de France (au moins 17 disait la loi de 2010). Force est de constater que ces préparatifs n'ont pas donné lieu à ce jour à des documents publiés (pour l'OIN de Saclay ils devaient même être publiés fin 2011).

Les collectivités locales devaient tracer les projets urbains de mixité sociale, les possibles aménagements autour des gares projetées, les orientations pour la ville durable. On aurait dû également disposer de l'actualisation, demandée lors du débat public, du rapport CARREZ sur le financement tant de tous les investissements nécessaires (y compris ceux oubliés à mi 2010) que des projections de besoins pour le fonctionnement. Les deux années passées depuis le vote de la loi n'ont apporté aucun de ces éléments.

On aurait pu attendre de la société du Grand Paris la publication de documents de synthèse sur ces travaux préparatoires et surtout une actualisation publique du plan de financement de l'ensemble du projet. Le document de la SGP publié en mai 2011 était encore bien général et n'entrait pas dans les précisions nécessaires sur les flux de passagers entre gares ni dans les projets urbains possibles sur des espaces mobilisables. Pour l'EPPS de Saclay la publication d'attente de l'EPPS du janvier 2012 d'un SDT « Schéma de développement territorial » est en fait un document très léger (sauf de belles photos) que SAVE a décortiqué en mars 2012 pour en souligner la pauvreté et le complet manque de rigueur (pas de calendrier, pas de plans pour les zones constructibles, pas d'indications sur les origines des financements, rien sur les emplois).

SAVE avait demandé depuis plus d'un an dans ses questions adressées à l'EPPS que le voile soit levé sur le serpent de fréquentation des diverses lignes car c'est le point de départ de tout projet sur les transports en communs. L'information avait du mal à sortir des cartons. Voici enfin que le rapport Auzannet2 dévoile des données. C'est un point de départ pour la préparation. Il faut d'urgence le compléter.

Mieux comprendre les bases des estimations de fréquentation sur ligne verte

A) En page 32 le serpent de fréquentation HPM pour 2035, enfin affiché, est une avancée importante pour cadrer les estimations de fréquentation qui sont la base de tous les dimensionnements. Par contre on ne sait pas sur quelles hypothèses il est fondé (« scénario D2 bas lissé 2035 »).

>>Pour le plateau de Saclay et aussi pour Satory et SQY, il faudrait connaître les hypothèses retenues en termes de constructions (écoles-universités, laboratoires, habitations) aux étapes 2020, 2030 et 2040. Ce que nous avons demandé sans succès lors de plusieurs réunions EPPS.

B) En page 33 (et déjà en pages 29 puis 30) les estimations de fréquentation affichées sur l'hypothétique tronçon Versailles Rueil sont incompréhensibles. Le tronçon n'a pas de gares sur 15 km et on ne voit pas quels flux de voyageurs nouveaux viendraient brusquement utiliser cette ligne entre Rueil et Versailles à l'ouverture de la ligne. Ces flux seraient-ils des transferts d'autres lignes ? Le rapport indique bien dans plusieurs pages qu'il y a du flou sur cette ligne éventuelle qui était déjà hors de tous les chiffrages financiers anciens et qui reste toujours également hors du nouveau.

La carte des fréquentations devrait impérativement être complétée par les fréquentations HPM des lignes RER du Transilien. Ainsi pour Versailles les lignes C, L et U (sans oublier les liaisons régionales qui font halte à la gare des Chantiers) devraient figurer sur les plans afin de situer les flux en cause et ainsi pouvoir orienter les priorités d'intervention.

Relevons également que l'analyse de l'évolution des flux de voyageurs qui transitent par la route n'est pas prise en compte dans cette analyse.

C) Sur la ligne verte, la station de Saint Quentin Université est une option. Le cout estimé d'investissement à 300 millions d'Euros est fondé sur quelles dispositions (voies en souterrain, ? pneu ou fer ?, taille des quais, quelle gare ?). Quelles seraient les fréquentations additionnelles issues de cet ajout ? Il est curieux que ces questions élémentaires n'aient pas de réponse ou au moins des indications d'ordres de grandeur sur les avantages coûts de cette hypothèse.

D) L'éventualité du contournement TGV sud de Paris est évoquée. Les dates ne sont pas tracées mais quand on évoque par ailleurs 2035 et 2040, il nous semble que cette hypothèse doit être mieux incluse dans le projet. La gare TGV d'Orly est manifestement probable à l'horizon 2025 (débat public déjà tenu) et la prolongation vers Massy a déjà fait l'objet d'études. Des esquisses au-delà de Massy ont même été faites. Il faut intégrer ces hypothèses.

Actualiser le rapport CARREZ de septembre 2009 sur les besoins de financements

Le rapport CARREZ est fondé sur une seule hypothèse celle retenue alors d'un projet complet pour 2025, cependant hors liaison Versailles Rueil.

Il aborde les investissements mais aussi le fonctionnement. Ce que ne fait pas le rapport Auzannet2.

Il est absolument nécessaire de reprendre cette démarche avec les nouvelles hypothèses tracées dans le rapport Auzannet2 (a minima scénario 2 et scénario 3). Le nouveau rapport Auzannet2 laisse encore sans précision des points dont les coûts sont encore à estimer (certaines gares). Il faudrait donc lui aussi le compléter. Par ailleurs les choix techniques sur les matériels roulants et les longueurs de rames se précisent mais restent aussi à finaliser. L'incidence de ces choix sur les coûts tant d'investissement qu'ensuite d'exploitation est importante, il faut tenter d'en chiffrer les montants.

Comprendre les conséquences d'une réalisation étagée du lien en métro léger Massy-Saclay puis de ses prolongements éventuels vers Orly et vers Versailles

- 1) Quel métro léger est-il envisagé ? Fer ou pneu ? Tram mode T2 ou plus ? Portions en souterrain ou à l'air libre ? Quelles gares ?
- 2) Pourquoi le projet RATP Massy Saclay de fin 2011 n'a-t-il pas été plus présenté et étudié ?
- 3) Si on commence par Massy Saclay, où positionner les ateliers avec quel nombre de véhicules, certainement plus de deux hectares à trouver ?
- 4) Y aurait-il des économies à réutiliser la liaison Orlyval ?
- 5) Quelles dispositions seraient prises, avant les prolongations ultérieures, pour assurer les liaisons tant vers Orly que vers SQY puis Versailles ? Par exemple desserte de Satory depuis Gare des Chantiers mais aussi depuis SQY.
- 6) Quelles améliorations sur les lignes RER des vallées sont-elles envisagées sur la période 2013-2030 ? Le plan Etat-région de 2011 prévoyait des enveloppes pour ces améliorations. Il faut les préciser et les placer dans le calendrier.
- 7) Quelles liaisons Nord Sud à travers le plateau sont envisagées ? BHQS ? sur quels trajets et pour quand ?
- 8) Quelles dates pour les étapes de préparation du projet ?
 - a. Cadrage technique et financier du projet et de ses phases possibles
 - b. Etude environnementale
 - c. Enquêtes publiques
 - d. Appel d'offres
 - e.

Mieux comprendre les impacts financiers des projets : fiscalité et usage des transports

Les travaux doivent être couverts par des emprunts qui seront appuyés sur des remboursements issus des taxes fiscales et des contributions des voyageurs.

Il faudrait connaître les évolutions nécessaires sur les 30 années à venir pour couvrir les besoins de chaque scénario.

Les financements des investissements reposent sur des bases fiscales affectées

Taxe SGP sur particuliers et entreprises

Déjà en place depuis 2011. Va certainement augmenter, quel calendrier ?.

Taxe sur les locaux à usage de bureaux, commerces et stockage (TSB)

Taxe sur la création de bureaux (RCB IdF)

Eco redevance Poids lourds (ERPL)

Ressource liée à la politique de stationnement (à créer)

TSE taxe spéciale d'équipement à créer (révision des bases foncières des riverains)

Redevance départementale (du CG)

....

Le financement du fonctionnement va devoir faire augmenter les prélèvements

Prix du ticket (carte Navigo) (renouvellement tarifaire nécessaire dit Carrez, car les boucles font tomber le principe des zonages actuels)

Taxes compensatrice des entreprises (VT Versement transports) fixée par la commune

+1 ou +2% sur la masse salariale?

Contributions publiques (Etat, Région, CG) (à ce jour le prix du billet ne couvre pas les coûts actuels d'exploitation et ceci de très loin).

....

Quels plans financiers annuels nécessaires pour couvrir les besoins ?

Ne versons pas de larmes de crocodiles, nous avons besoin d'un calendrier financier réaliste en relation avec les scénarios d'investissement.

Ce sont les contribuables (privés et entreprises) mais aussi les voyageurs qui devront payer.

Il faut donc bien réfléchir aux choix des priorités et participer à leur préparation.