

Questions sur dossier ligne 18

dans le cadre EP sur DUP de mars 2016

7 avril 2016

Dossier d'enquête incomplet ne permettant pas d'apporter un avis sur l'utilité publique

*Absence Gare CEA St Aubin et parking associé, absence au dossier de l'avis de l'ASN du 26 novembre 2015.

Donc imprécisions sur évaluations financières (gare) et expropriations

Sur fréquentations de la ligne

Cette gare devait figurer dans la première phase du projet. En quoi consiste maintenant la première phase du projet?

Deux autres gares ont été dans les débats de 2015 : SQY2 (Université) et Palaiseau Camille Claudel.

Pas d'analyse sérieuse de ces demandes dans le dossier.

*Absence de précisions sur les aménagements des abords des gares pourtant nécessaires ainsi que sur les dispositions de rabattements des piétons et véhicules vers les gares (transports en commun et éventuels parkings relais) totalement absents du dossier. Ils devront être définis et financés par qui ?.

* L'analyse des dessertes actuelles du plateau (fréquentations) dont celle la ligne BHQS ne figure pas au dossier.

* Aucun rappel du calendrier concernant la ligne 14 et la gare d'Orly, ni mention du coût de cette gare qui devrait être pris en compte pour une part dans les calculs de ROI des analyses économiques référencées succinctement dans le dossier.

*Absence d'hypothèses de constructions nouvelles de logements : où et quand seront-ils construits ?

L'article 21 de la loi 2010-597 du 3 juin 2010, impose un tableau indiquant de manière quantitative, qualitative et spatiale, le programme de logements qui sera réalisé au cours des 15 années prochaines. Ce tableau n'est pas produit ni pour l'Essonne ni pour les Yvelines. Nous l'avons explicitement demandé lors de réunions avec l'EPPS à Orsay en distinguant logements étudiants et logements familiaux.

Un tel tableau aurait dû figurer au dossier. Quelles ont donc été les données injectées dans les trois modèles de prévision de fréquentation ? Le dossier n'explique pas quelles hypothèses de développement urbain ou de modélisation, ont été prises en compte pour les estimations de fréquentation. Le dossier n'explique pas les reports modaux qui ont été estimés dans les calculs de prévisions de fréquentations.

Versailles : des imprécisions dans le dossier

Gare Chantiers non décrites en plan, encombrement du chantier complet non fournie, ce qui conduit à des débats peu précis sur les contraintes d'implantation du chantier d'établissement de la gare. Relevons également l'analyse sommaire d'une variante de localisation plus proche de la gare routière prévue au PEM des Chantiers qui aurait certainement amélioré les modalités d'interconnexions pour les voyageurs tant vers les BUS que vers les trains.

Besoins sur Parc des sports de la rue des Chantiers non précisés pour l'OA 24 (zone UAd du PLU)

Pendant la durée du chantier, puis pour les constructions appelées à rester

Ce sujet est évoqué page 46 de la pièce G 4.2 mais aussi pages 367 et 542 de G2, mais c'est très flou.

Besoins dans les bois de l'ONF pour bouches d'aération, 920 M2 d'EBC détruits. (zones NF du PLU)

SAVE

Les puits en cause sont OA 21, OA 22 et OA 23.

Aucune mention des compensations forestières et absence d'indication sur les surfaces mobilisées temporairement qui sont certainement supérieures (on a parlé de 1500 m2 mais sans évoquer les accès). Aucune mesure de compensation au voisinage suite à destruction d'espaces verts n'est mentionnée au dossier pas plus que dans les modifications au PLU.

Absence d'estimation financière des expropriations nécessaires, le document J 12 traite globalement par département mais aucune précision ne figure pour crédibiliser les chiffres globaux annoncés.

Absence d'affichage du temps de transit pour un piéton normal entre le quai de la gare métro et un quai de la gare SNCF Puis pour la gare routière en contre bas de la gare SNCF. Ces deux chiffres devraient figurer dans le dossier afin de compléter les affirmations sur les temps de transport.

Curieuse mention en page 331 du document G2 de deux hectares de terrains vagues en proximité de la gare des Chantiers, mais non localisés. Que veut donc dire la SGP ?

Etudes absentes qui rendent difficile l'évaluation de l'utilité publique

Mention est faite au dossier d'études de fréquentations mais aucun document n'est présenté. Pourtant une étude STIF est mise en avant, mais non fournie (référence page 29 (19) de J 10 qui référence l'étude DRIEA de aout 2012).

Etudes de fréquentation évoquées : page 29 (19) de J 10 et page 16 de H, extrait :

« MODUS de la DRIEA, GLOBAL de la RATP et ANTONIN du STIF. Le STIF a publié un document 19 qui donne beaucoup plus de détails que ce que l'on trouve dans la pièce H. Les résultats obtenus par le STIF confirment les ordres de grandeur obtenus par la DRIEA ».

Nous relevons que ces informations ne sont pas dans le dossier

Ni les hypothèses entrées dans les modèles,

ni les résultats de sortie

ne sont présentés pour aucune des trois études

Sur les serpents de fréquentation entre gares, les chiffres SGP ne sont pas détaillés. Ils devraient normalement être présentés par matrice origine-destination, des sortants, des entrants à chaque gare, ceci en HPM et en jour plein. Ce serait le seul moyen pour estimer la vraisemblance des chiffres affichés pour 2024 puis pour 2030.

On constate de grandes **différences entre les serpents** qui figurent en page 30 de J 10 et ceux bien plus sommaires du document H page 61. Il est clair que ce sujet est volontairement occulté par le porteur de projet. La consultation est donc viciée à la base par cette volonté d'occulter des prévisions pourtant majeures pour justifier ou non d'une utilité du projet ou étudier les possibilités d'éventuelles variantes.

Relevons que la page 16 de H ne comporte aucune donnée chiffrée mais seulement du texte.... !

A l'évidence le chiffre affiché de 35 000 voyageurs-jours en gare des Chantiers pour la seule ligne 18 est incompréhensible et certainement sur évalué, sachant qu'à ce jour le PEM des Chantiers voit

SAVE

passer journallement 65 000 passagers (issus de multiples lignes : RER, Transilien, TER, TGV) irriguant de nombreuses gares desservant des zones déjà à ce jour très urbanisées.

Sur cette même question nos demandes lors de la période de concertation préalable n'avaient eues aucune réponse consistante (voir rapport de Mme la Garante). La situation est toujours aussi floue.

Document F d'une concision squelettique

« **F Appréciation sommaire des dépenses** » et encore plus sommaire des sources de financement !

6 chiffres en tout et pour tout, page 3, gare d'Orly exclue, et celle de CEA aussi, semble t'il?

La page 3 précise bien qu'aucune interconnexion n'est estimée, pourtant nécessaires mais à la charge d'autres qui devraient être identifiés (comme dans le CPER)

Aucun calendrier annuel des dépenses n'est affiché,
Aucune ventilation annuelle entre phase 1 et phase 2 n'est présentée,
Ce qui pourtant aurait été un minimum... !

Il y a seulement 3,1 milliards d'Euros en cause..... !

La page 4 du document F se contente d'annoncer des financeurs mais ne précise pas comment chaque financement se cadre dans les années successives. On aurait dû trouver au moins les engagements attendus de la région IdF et de chaque département.

Sont absents du document, le cadrage des ressources nécessaires pour les investissements pour la ligne, avec celles nécessaires, pour les autres lignes de la SGP ainsi que les montants prévus par la SGP pour participer aux modernisations des lignes SNCF. Un tel tableau devrait tracer annuellement entre 2016 et 2030 les ressources prévues afin de bien vérifier les besoins annuels pour l'ensemble des projets, dont la ligne 18, et leur réalisme (soutenabilité) vis-à-vis des plans de financement.

Ainsi le dossier est vide sur les ressources à mobiliser dans le temps, ce qui ne permet pas de porter un avis sur l'utilité publique du projet, utilité qui devrait se mesurer par comparaison avec les alternatives réalistes au projet et aussi par une vérification des capacités des financeurs à assurer le projet sans pénaliser d'autres projets déjà réputés utiles et déjà déclarés d'utilité publique.

Autres absences qui témoignent d'un dossier incomplet

L'extension ou la création de **Parcs Relais** à proximité de certaines gares n'est pas abordée dans le dossier.

Aucune mention des opérations ultérieures liées à la gare CEA-St Aubain qui va exiger **une enquête publique complémentaire**. C'est pourtant un préalable indispensable à la fixation du trajet définitif de la ligne 18. On devrait avoir mention des étapes de ce complément dans le calendrier des opérations, qui impacte tant la phase 1 que la phase 2.

Absence de **calendrier détaillé de l'enchaînement des opérations**, la page 147 de la pièce D sans balises précises ne donne pas confiance dans l'affichage global annoncé. Ce constat a conduit le STIF à émettre une réserve en 2015 sur le calendrier global de l'opération. Aucune mention et analyse des risques tant financiers que sur le calendrier ne semblent figurer au dossier. C'est pourtant un élément nécessaire dans ce type d'enquête publique.

SAVE site Internet

save1.fr

voir dossier ligne 18