

Position d'Essor de Versailles pour la concertation sur la LIGNE 18

phdomergue@yahoo.fr

06 17 15 07 81

Ligne18 : des trafics surestimés, une utilité publique non démontrée**1 - Temps de parcours et trafics de la ligne 18 : le tram-train qui succédera au RER C restera plus rapide entre Versailles et Massy**

La rubrique "68 gares du Grand Paris" du site internet de la Société du Grand Paris fournit pour chaque gare :

- le trafic moyen total par jour
- deux exemples de temps de parcours entre cette gare et deux gares de la ligne 18 (et les temps de parcours avant projet)

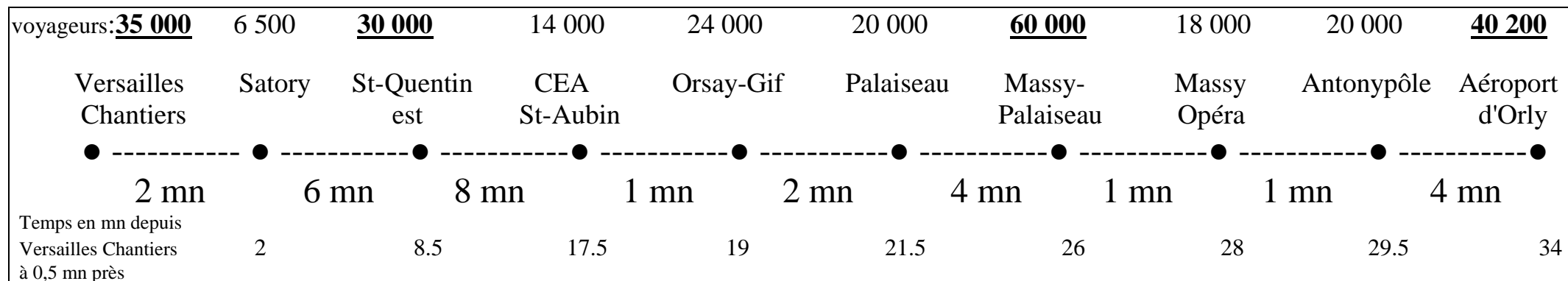
Par exemple, pour Versailles Chantiers, on trouve les données suivantes :

- trafic de 35 000 voyageurs par jour
- temps vers Satory : 2mn contre 21 avant
- temps avec Aéroport d'Orly : 34mn contre 56 mn

NB : les temps "avant" sont souvent inexacts : par exemple, le bus Phébus ligne W relie Versailles Chantiers Porte de Buc avec Satory Centre technique en 12mn (et non 21)

A partir de ces couples de temps, on peut calculer facilement les temps entre gares voisines et reconstituer tous les temps entre deux gares quelconques de la ligne, en faisant l'hypothèse – qui se vérifie a posteriori – d'arrêts moyens dans les gares intermédiaires de 1mn dans les plus importantes et 30 sec dans les plus petites.

On obtient alors les résultats repris dans la figure jointe.



Les temps de parcours entre Versailles Chantiers et Massy-Palaiseau sont les suivants :

- 26/27 mn en situation de projet par la ligne 18
- 19mn dans le sens Versailles Chantiers Massy-Palaiseau et 23 ou 24 mn dans l'autre sens par RER C actuel (la transformation prévue en tram-train ne changera pas ces temps voire les améliorera pour le sens Massy-Palaiseau Versailles Chantiers en raison de meilleure capacité des rames en accélération et en décélération, avantage intrinsèque du tram-train)

Par conséquent la ligne 18 n'apporte aucun avantage en temps de parcours entre ces deux pôles importants; au contraire les temps de parcours sont moins bons!

2 - Les trafics semblent surestimés, notamment pour la gare de Versailles Chantiers de la ligne 18

En ce qui concerne les prévisions de trafic du métro du Grand Paris, la qualité des résultats est très faible, notamment pour une section ou une gare donnée. Dans le rapport Auzannet qui faisait un examen critique de toutes les lignes du Métro du Grand Paris, les résultats proposés par exemple par les 3 modèles usuels utilisés en Ile-de-France pour la section Versailles La Défense varient du simple au double! Il est dit en effet : "Sur le tronçon Versailles La Défense, les prévisions de trafic divergent : selon la SGP (Société du Grand Paris) (à partir du modèle RATP) le trafic à l'HPM (heure de pointe du matin) en charge maximale est de 13 000 alors que le STIF prévoit 17 000 (DREIA : 9500)"

Comment alors ne pas avoir un doute important sur le trafic "affiché" de 35 000 voyageurs de la gare des Chantiers :

- La ligne 18 n'offre pas d'avantage pour les relations avec le principal pôle de Massy-Palaiseau
- La gare de la ligne 18 permet de rejoindre directement 9 gares et aurait 35 000 voyageurs ? alors que la gare actuelle "n'a que" 75 000 voyageurs par jour pour 98 gares desservies par 2 lignes Transilien à plusieurs branches, 1 ligne TER Centre, 1 relation TGV d'interconnexion :

-Transilien Ligne N Paris Montparnasse à Rambouillet, Dreux et Mantes la Jolie soit 33 gares desservies directement au départ de Versailles Chantiers dont Paris Montparnasse

-Transilien Ligne U La Défense La Verrière, soit 9 gares desservies directement

-RER C St-Quentin-en-Yvelines Versailles Chantiers Paris Invalides Paris Austerlitz Juvisy Versailles Chantiers soit 35 gares desservies directement

-TER Centre Paris Montparnasse Chartres Nogent-Le -Rotrou Le Mans soit 25 gares desservies directement dont Paris Montparnasse, Chartres, Nogent-le-Rotrou et le Mans

-TGV Le Havre Lyon Part-Dieu Marseille avec 8 gares desservies dont Le Havre, Rouen, Lyon Part-Dieu, Avignon TGV et Marseille

soit au total 10 axes autour de Versailles Chantiers et 98 gares desservies (sans doubles comptes, une gare pouvant être desservie par plusieurs lignes)

Qui peut croire en de telles prévisions de trafic pour la ligne 18 et aux 35 000 voyageurs de la gare de Versailles Chantiers sur cette ligne ?

D'ailleurs, le rapport Auzannet concluait dans sa synthèse pour la ligne 18 que le trafic serait "*faible au-delà de Saclay*" (et "*moyen pour le tronçon Orly-Saclay*").

3 - Un métro décidé par la loi avant même d'en connaître la rentabilité, en pleine crise financière

Dans l'histoire récente des infrastructures de transport, le Réseau public de transport du Grand Paris ou métro du Grand Paris est un des très rares projet d'infrastructures à avoir été décidé par une loi sans que les parlementaires eux-mêmes aient été renseignés sur les tenants et aboutissants économiques du projet et ceci en pleine crise de l'économie et des financements. En effet la LOI n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris stipule d'entrée que "Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national.... **Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.**"

4 - Des calculs de rentabilité après coup et basés sur des méthodes "ad hoc" dérogeant aux circulaires ministérielles

Après décision de construction du réseau du Grand Paris par le vote des assemblées, il fut demandé aux économistes de démontrer la rentabilité de ce métro. Le métro ne fut déclaré rentable qu' au moment du débat public de fin 2010/début 2011 et seulement à l'aune d'un modèle de calcul utilisé pour la première fois qui :

- ne donnait la rentabilité que de l'ensemble du projet, sans pouvoir dire la rentabilité de telle ou telle section et donc ne permettait pas de dire quelle section devait être construite avant telle autre ni si une section devait être abandonnée.
- se fondait sur des effets d'entraînement sur l'économie, toujours difficiles à apprécier, plutôt que sur des résultats financiers en recettes et dépenses liés aux trafics
- dérogeait aux méthodes officielles en vigueur définies par circulaires ministérielles après leur validation a posteriori sur tous les projets précédents
- n'avait fait l'objet d'aucune validation par application à un projet existant et calcul a posteriori comparé au calcul de rentabilité initiale selon la même méthode.
- n'a jamais fait l'objet d'une information détaillée ni encore moins d'un débat public contradictoire.

En quelque sorte, il fallait trouver le modèle de calcul qui aboutissait au résultat recherché, c'est-à-dire que le projet serait rentable. Par ailleurs, on ne cherchait pas si la même méthode n'aboutirait pas à une meilleure rentabilité pour d'autres projets.

5 - Les trafics sont incertains, la rentabilité contestable, l'utilité publique non fondée : on ne peut exproprier dans ces conditions, notamment à Versailles dans le quartier des Chantiers

En France, seule l'utilité publique reconnue par une commission d'enquête puis entérinée par un décret en conseil d'Etat, permet l'expropriation pour créer les infrastructures nécessaires à un projet. Cette utilité publique n'est pas prouvée de façon incontestable pour le Métro, ni encore moins pour la ligne 18, ni encore moins pour la gare de Versailles Chantiers.

A quoi va servir le vaste parvis prévue rue de la porte de Buc si les trafics sont faibles sachant que ces terrains ne serviront pas aux arrêts de bus qui resteront sur la rue. **Il n'est par conséquent pas fondé d'exproprier notamment les terrains du Centre 8 de Versailles.**