

LIGNE 18 :
AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

LIGNE 18

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Hiver 2015 - 2016

PIÈCE
J.11

Annexe

Suites données par la Société du
Grand Paris à l'avis du Commissaire général
à l'investissement

Le Président du Directoire

Monsieur Louis SCHWEITZER
Commissaire Général à l'Investissement
Hôtel de Cassini
32, rue de Babylone
75007 PARIS

Saint-Denis, le **04 NOV. 2015**

Monsieur le Commissaire Général,

Vous m'avez adressé, par lettre en date du 21 octobre 2015, le rapport de contre-expertise et l'avis du CGI relatifs au dossier d'évaluation socio-économique du tronçon « Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers » du projet du Grand Paris Express.

Votre avis en date du 21 octobre 2015 est défavorable sur le tronçon « Orsay – Versailles Chantiers » en raison de son « absence de rentabilité ». Vous trouverez ci-jointe l'annexe technique qui montre en quoi les évaluations de la rentabilité du tronçon « Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers » dans son ensemble figurant dans la pièce soumise à votre avis représentent des fourchettes basses de calcul, par prudence, et qui précise la rentabilité du tronçon « Orsay – Versailles Chantiers » ainsi que l'urgence qui s'attache à sa réalisation. Votre avis contient par ailleurs des réserves et des recommandations sur la méthode et la présentation de l'évaluation. L'annexe technique ci jointe indique en quoi nous allons intégrer la quasi-totalité de vos observations pour le déroulement à venir de la procédure relative à ce tronçon, et comment, pour les autres, nous entendons y donner la meilleure suite, aussi vite que possible.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Général, à l'assurance de ma haute considération.



Philippe YVIN

**Note annexe à la réponse du 3 novembre 2015 de la SGP au Commissaire général à
l'investissement**

L'avis du CGI comporte les réserves suivantes :

· renforcer au plus vite la réflexion et la concertation avec les acteurs du Plateau de Saclay ainsi que les moyens de mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse de déplacements tous modes dans le périmètre d'influence de cette section de la ligne 18 ;

· réaliser des analyses complémentaires pour lever les difficultés de desserte du plateau de Saclay et faire face à la saturation de la RN 118 et du réseau routier ;

Cette question est effectivement cruciale pour la pleine valorisation économique et sociale de l'infrastructure; il convient de souligner que la compétence en matière de mobilité ressortit principalement au Syndicat des Transports de l'Île de France, aux autorités organisatrices de proximité (CAPS et Saint-Quentin-en Yvelines), à l'EPPS, et non pas à la Société du Grand Paris.

La Société du Grand Paris participe aux groupes de travail mis en place par les partenaires en charge des questions de mobilités sur le plateau de Saclay. Une des premières missions de ces groupes de travail est de traiter cette question des perspectives de congestion routière croissante sur le plateau de Saclay, en sachant bien que la réponse la plus efficace pour y faire face est la mise en service au plus vite de la ligne 18 dans l'intégralité du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers.

· maîtriser les coûts en commençant par une meilleure estimation des risques qui pèsent sur les coûts de conception, des travaux et d'exploitation de la section ;

Engagées plus tardivement que sur les autres tronçons du Grand Paris Express, les études de coûts sur cette ligne ont été approfondies et ont bénéficié des retours d'expérience des autres lignes du Grand Paris Express, notamment sur l'estimation des coûts. En effet, la configuration de la ligne en zone peu dense limite les risques techniques (peu de déviations de réseaux par exemple) ce qui explique des coûts moindres par rapport aux autres lignes du Grand Paris Express devant lui permettre de rester dans l'enveloppe budgétaire qui lui a été attribuée initialement. Le choix, avec les élus du territoire, d'un architecte en charge du viaduc et de son insertion paysagère permettra de compléter le dossier sur cet aspect du projet.

L'avis du CGI formule les recommandations suivantes pour la rédaction définitive de la pièce H:

1/ Réviser le calcul du bilan socioéconomique de la pièce H

- ***Intégrer les valeurs du temps recommandées par le rapport Quinet***

La Société du Grand Paris a utilisé de la manière la plus stricte les valeurs du temps de l'instruction de 2014. Le CGI fait référence ici à la répartition des usagers par motifs de déplacement. Il convient de rappeler que les références de répartition par motifs du rapport Quinet ne représentent que des données tirées d'enquêtes déjà anciennes et que ni le rapport Quinet ni l'instruction du gouvernement n'ont défini de répartition par motif des déplacements à intégrer dans les études socioéconomiques. Les chiffres retenus par la Société du Grand Paris correspondent aux caractéristiques particulières de la zone concernée dont la densité d'emplois et d'étudiants est élevée comme l'a montré le projet de pièce H, ce qui justifie un pourcentage nettement moins élevé de déplacements autres que liés à l'activité.

- **Calculer les bilans socioéconomiques avec des bénéfices économiques élargis décalés dans le temps (à compter de 2035 et non de 2030).**

Il convient de souligner que les effets économiques élargis concernent aussi bien les bénéfices de la densification que les gains de surplus associés à l'impact sur l'emploi de la réussite du plateau de Saclay qui passe par la mise en service la plus rapide possible de la L18. On observe que ces effets commencent à se produire depuis quelques années, depuis l'annonce crédible de la réalisation du plateau de Saclay et de la L18. Il est certain que la non réalisation de la ligne L18 amènerait nombre des décideurs concernés à remettre en cause leurs projets d'installation ou de développement sur le plateau. Au contraire de différer dans le temps les bénéfices économiques élargis, il conviendrait plutôt de les faire démarrer à partir de 2020. La Société du Grand Paris va donc intégrer dans la pièce H deux variantes de mise en jeu des bénéfices économiques élargis afin de bien éclairer l'opinion publique sur ce point.

- **Réaliser une analyse des risques systémiques**

Ces éléments seront produits dans la pièce H.

- **Représenter graphiquement les serpents de charge**

Cette représentation sera effectuée dans la pièce H.

- **Mentionner les coûts des Gares d'Orly et de CEA Saint-Aubin**

Cette mention sera faite dans la pièce H.

- **Adopter le vocabulaire du référentiel des transports**

Ce vocabulaire sera repris autant que possible dans la pièce H.

- **Expliciter en les distinguant les bilans socioéconomiques du projet et de sa variante sans deuxième phase**

Il convient de souligner que le projet de tronçon soumis à l'enquête comporte de manière intrinsèque deux séquences de réalisation et qu'il n'est pas possible de parler de « variante sans deuxième phase ». Cependant pour répondre aux termes de l'avis du 21 octobre, le bilan socioéconomique de la séquence Orsay-Versailles sera explicité.

- **Proposer une indication des intervalles des risques non systémiques**

Cette indication sera faite dans la pièce H.

- **Supprimer le tableau indiquant la valeur de la VAN en fonction des hypothèses de taux de croissance dans l'analyse des risques non systémiques**

Cette suppression sera effectuée dans le corps de la pièce H.

- **Expliciter les mécanismes sous tendant l'effet densificateur du Grand Paris Express pour les nouveaux résidents et les nouveaux emplois.**

Cette explicitation sera encore améliorée dans la pièce H.

- **Expliciter et préciser le périmètre et les modes de calcul des effets urbains.**

Cette explicitation sera encore améliorée dans la pièce H.

L'avis du CGI recommande que la SGP entreprenne au plus tôt les études suivantes de façon à inclure ces résultats dès que possible dans les dossiers d'enquête publique :

- **Prise en compte dans les options de référence et de projet de la rupture de tendance observée dans l'évolution des parts de marché des déplacements au profit des transports en commun**

Cette évolution des parts de marché des déplacements au profit des transports en commun observée dans les dernières enquêtes sera un des points majeurs des études complémentaires que la SGP va lancer en 2016.

- **Effets de la tarification unique du Pass Navigo en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2015**

La SGP a lancé des études de modélisation spécifiques pour disposer d'une première appréciation des conséquences en termes de VAN de la mise en place de la tarification unique du Pass Navigo. Le calage des modèles LUTI utilisés et la vérification de leur robustesse sont en cours.

- **Analyse des conséquences en cas d'impossibilité de la construction de 70 000 logements par an**

Cette étude a déjà été engagée et sera poursuivie.

- **Désagrégation de l'agent « Puissance Publique » en distinguant a minima la SGP, le STIF, et l'exploitant de l'infrastructure et en explicitant les montants des subventions nécessaires pour assurer l'équilibre d'exploitation**

Une étude approfondie de désagrégation du bilan par acteur a été entreprise conjointement avec le STIF. Les premiers résultats sont prometteurs mais il convient de souligner que les résultats obtenus sont très sensibles aux conventions faites pour l'imputation des bénéfices aux différents agents économiques. Un exercice de répartition des bénéfices est également très sensible au niveau de finesse de la redistribution fiscale qui en dernier ressort représente un transfert entre ménages pour lequel les institutions publiques ne sont que des intermédiaires dans la redistribution. C'est la raison pour laquelle la Société du Grand Paris souhaite attendre que les études aient progressé pour publier des résultats du bilan par acteur détaillé suffisamment robustes pour ne pas ouvrir des débats prématurés. L'instruction cadre et sa fiche outil sur le bilan par acteurs ne demandent d'ailleurs pas de détailler celui-ci.

- **Etudier l'optimisation dans le temps et dans l'espace des sections Orsay-Versailles et Versailles-Nanterre**

La réalisation de la section Orsay - Gif – Versailles Chantiers respectera le calendrier d'ouverture en 2030 prévu par le gouvernement et rappelé dans le projet de dossier d'enquête publique. Les études pour le tronçon Versailles Chantiers – Nanterre La Folie seront engagées lorsque les autorités le demanderont dans la mesure où aucune date de mise en service n'est prévue à ce jour. Ces études devront en effet inclure les évolutions urbaines à l'échéance de la mise en service de ce tronçon.

Enfin, le CGI a donné un avis défavorable sur le tronçon Orsay Versailles en se fondant sur le fait que « l'absence de rentabilité socioéconomique de la ligne Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers, si l'on ne tient compte que des effets transports est encore plus marquée pour le tronçon prévue en deuxième phase entre Orsay - Gif et Versailles Chantiers. Les bénéfices économiques hors transport de cette zone, dits bénéfices économiques élargis, sont par ailleurs entachés d'incertitudes incontestables»

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011, a retenu une mise en service séquencée de la ligne 18, la réalisation de la section Versailles/Nanterre intervenant postérieurement à celle de la section Orly/Versailles. Ces séquences de réalisation correspondent à deux cohérences de liaison territoriale : relier, dans un premier temps les entreprises et laboratoires de recherches privés et publics du plateau de Saclay et de Saint-Quentin/Satory et les connecter à l'Est de l'Île de France par la gare Aéroport d'Orly et, dans un second temps le plateau de Saclay au potentiel économique de l'Ouest de l'Île de France, notamment au centre d'affaires de La Défense par la connexion via Nanterre.

Le Premier ministre a décidé d'accélérer, dans une communication au conseil des ministres du 9 juillet 2014, la mise en service entre CEA Saint - Aubin et Aéroport d'Orly afin d'accompagner le développement du plateau de Saclay qui concentre déjà 15% de la recherche publique française (Thalès, Danone, Horiba, Institut d'Optique, laboratoires de Polytechnique, AgroParisTech etc.) et apporter également une synergie aux investissements consentis par l'Etat dans le cadre du plan campus (1,8 milliard d'euros). Le Premier ministre a confirmé sa décision lors de la réunion du comité interministériel du 13 octobre 2014 consacré au Grand Paris. La réalisation de la liaison entre Aéroport d'Orly et le plateau de Saclay est ainsi prévue pour 2024.

La mise en service entre le CEA Saint-Aubin et Versailles Chantiers, avec l'implantation de trois gares, doit accompagner l'urbanisation autour de la gare Saint-Quentin Est (1500 logements initialement dans le CDT avec un potentiel complémentaire) et autour de la gare Satory une des rares possibilités d'urbanisation de Versailles (3 000 à 5 000 logements dans le CDT pour Satory et 10 000 emplois). Ces gares apporteront aux 100 000 emplois des entreprises privées de niveau international de Saint-Quentin-en-Yvelines : Technocentre Renault à proximité immédiate de la gare de Saint Quentin Est de la ligne 18, qui, outre ses 12 000 salariés, reçoit chaque jour 2000 visiteurs, EADS, Bouygues, Crédit Agricole et au potentiel urbain de Satory, le transport structurant complémentaire aux lignes

Transilien qui leur fait aujourd'hui défaut. Le report de cette desserte pénaliserait le développement de ces entreprises et découragerait les implantations futures.

La prise en compte de cet enjeu stratégique a d'ailleurs bien été perçue par l'Union européenne qui a accepté de financer une partie des études de la ligne 18.

L'excellence du territoire, notamment avec le pôle de compétitivité sur les mobilités du futur implanté à Satory, qui regroupe la recherche privée (Renault et Peugeot) et publique (IFSTTAR), constitue un atout dans le cadre de la candidature de Paris pour l'exposition universelle de 2025, de même que les équipements sportifs des Yvelines dans le cadre de la candidature aux Jeux Olympiques de 2024 : Golf national et vélodrome de Saint-Quentin-en-Yvelines, compétition cycliste sur route prévue à Versailles.

Actuellement, la desserte en transport en commun se fait dans les vallées, RER B dans la vallée de l'Yvette au sud et REC C dans la vallée de la Bièvre au nord sans aucune liaison avec le plateau. Le RER C assurera, après travaux, pour la seule liaison entre Massy et Versailles un temps de trajet pratiquement identique à celui de la ligne 18 (22 min 30), avec toutefois un intervalle différent entre les trains (10 min contre 3 min sur la ligne 18), mais la desserte du plateau n'en sera pas améliorée pour autant. En effet, la desserte du plateau, de Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines, est assurée par une seule ligne d'autobus qui, si la ligne 18 n'est pas mise en service entre Orsay - Gif et Versailles Chantiers, ne pourra pas faire face à la demande, et cela dès avant 2030.

Reporter la séquence de mise en service prévue entre Orsay - Gif et Versailles Chantiers obérerait le potentiel de développement de Saint-Quentin et de Satory car les lignes de transports collectifs actuels n'offrent pas un service performant avec les centres de décisions parisiens, notamment La Défense. Le rabattement par autobus sur les gares de Saint-Cyr et de Versailles Chantiers, par des routes départementales déjà fortement encombrées, complexifierait les trajets en multipliant les modes de transport et allongerait considérablement les temps de trajet des salariés.

S'agissant de la quantification des bénéfices et des coûts, il convient de rappeler que les calculs figurant dans le projet de dossier d'enquête publique et qui ont servi de base à l'analyse du CGI sont des chiffres très prudents qui ont tendance à sous-estimer :

- d'une part, le transfert modal c'est-à-dire la fréquentation de la ligne, due aux usagers, notamment les salariés captifs d'emplois extrêmement spécialisés qui renonceront à la voiture particulière en raison de la considérable congestion sur la région considérée au profit d'un mode de transport performant en termes de vitesse et de régularité par rapport à la desserte actuelle par autobus.

- La sous-estimation des trafics a fait l'objet d'un rapport rédigé par deux des meilleurs économistes des transports, dont l'un est membre du Conseil scientifique de la DGTIM, et leurs conclusions ont été approuvées par le Conseil scientifique international de la SGP et reprises dans un rapport récent du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Cette sous-estimation est comprise dans une fourchette de 30% à 90%. Les études précises doivent être entreprises en 2016 pour resserrer cette fourchette et la préciser par tronçon. Elles seront effectuées en prenant tout le temps utile à un tel travail et sous le contrôle du Conseil scientifique international de la SGP. Dans cette attente, il faut rappeler que la SGP n'a pas intégré ces éléments dans ses évaluations et s'est limitée à mentionner ce rapport.

- Et, d'autre part, les considérables bénéfices économiques associés à la réussite du plateau de Saclay qui passe par la réalisation nécessaire de la L18. Le chiffre retenu par prudence par la Société du Grand Paris, en appliquant une imputation a minima qui résulte de la seule valorisation économique de l'amélioration de l'accessibilité du fait de la ligne 18, et n'intègre pas le formidable potentiel de développement des zones d'Orly, de Saint-Quentin-en Yvelines et de Satory.

Ainsi la VAN d'Orly-Versailles retenue pour l'avis du CGI est de 0,340 milliards d'euros est à l'évidence un chiffre minimal, avancé par la Société du Grand Paris par prudence et par cohérence avec les méthodes utilisées pour apprécier les bénéfices des autres tronçons, alors qu'il convient de s'attendre en réalité à une VAN comprise entre 1 et 5 milliards d'euros, voire plus, comme cela est indiqué dans le dossier de la SGP ; une telle VAN de 1 à 5 milliards d'euros fait de Orly-Versailles un tronçon très rentable, en toute hypothèse, y compris sur Orsay-Versailles.

Il serait donc anti économique de reporter la séquence de mise en service prévue entre Orsay - Gif et Versailles Chantiers et de plus cela obèrerait le potentiel de développement de Saint-Quentin et de Satory car les lignes de transports collectifs actuels n'offrent pas un service performant avec les centres de décisions parisiens, notamment La Défense. Le rabattement par autobus sur les gares de Saint-Cyr et de Versailles Chantiers, par des routes départementales déjà fortement encombrées, complexifie les trajets en multipliant les modes de transport. De surcroît, la liaison entre Saint-Cyr ou Versailles pour La Défense se limite à 4 trains en heure de pointe avec un temps de parcours de plus de 25 minutes (15 min entre Versailles Chantiers et La Défense lorsque la ligne 18 sera prolongée).



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr