

## ANALYSE FORMULEE DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL YVELINES

Gwilherm Poullennec, 78000 Versailles  
gwilherm.poullennec [ ] gmail.com

La présente contribution se focalise sur un document annexe au CDT, mis à disposition dans le cadre de l'enquête publique : nous parlons de la *Note sur la priorisation des projets d'infrastructures* [[document n°10](#)], dénommée simplement *la note* par la suite. Celle-ci est datée du 20 janvier 2015.

### *Remarque liminaire*

Nous relevons que ce document a été publié très tardivement, alors qu'il s'agit d'un document fondamental, puisque le seul à proposer une priorisation des projets évoqués dans le CDT. Nous notons que les partenaires sont convenus très récemment de cette priorisation, dans le cadre du comité de pilotage du 5 décembre 2014, comité dont il n'est pas donné de trace dans le dossier d'enquête, les seuls comptes-rendus publiés (pièce 6) n'allant pas au-delà du 15 septembre 2014 : ceci est probablement signe de la non-maturité du CDT.

Nous rappelons que cette priorisation est essentielle puisqu'à la base de toute action politique et juridiquement rendue obligatoire (art. 21 de loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : « Les contrats définissent [...], les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain [...] »).

### *Analyse*

Le document propose deux listes. Nous notons qu'il ne s'agit là que d'infrastructures de transport, principalement routières. Nous nous focalisons ici sur trois projets seulement : ① les nouveaux accès routiers au plateau de Satory, ② sa desserte ferroviaire, ainsi que ③ la tangentielle Ouest (TGO).

Pour chacun des projets, nous mettons en exergue d'une part les incohérences factuelles entre les différents documents (le CDT, la note et le CPER) quant aux coûts annoncés, d'autre part les incohérences dans la pose d'hypothèses fondamentales à chaque projet.

①

#### SATORY : ECHANGEUR RD91 / RN 12 ET BRETELLE D'ACCES A SATORY

- (1) Le montant estimé dans la note, qui ne distingue pas les coûts des deux projets, est de 25 M€. Dans le CDT, la fourchette (p. 140) pour l'ensemble des deux projets est entre 15 et 25 M€ (10 à 15 + 5 à 10). Dans le tableau de synthèse (p. 141) du CDT, le montant pour ces deux projets est de 20 M€ (12,5 + 7,5). Dans le CPER Ile-de-France 2015-2020 n'est mentionné que l'échangeur, pour un montant de 12 M€. Doit-on retenir de la lecture de la note que l'estimation basse indiquée dans le CDT (15 M€) est erronée ou du moins bien trop optimiste ? En résumé, aucun des montants indiqués ne concorde. Nous demandons donc la mise en concordance des documents.

- (2) Il est précisé dans le CPER Ile-de-France 2015-2020 que la région ne participera pas au financement de l'échangeur (la bretelle n'étant même pas citée, nous comprenons qu'elle ne sera pas plus financée). En revanche il est mentionné une participation de l'Etat à hauteur de 4 M€. Nous demandons que le CDT situe les parts de financement de chaque contributeur.
- (3) Sans que le CDT ni la note n'aient vocation à décrire en détail les projets, il faudrait préciser le sens des flux imposés par ces nouveaux aménagements. Un véhicule venant de Dreux sur la RN12 devra-t-il, pour rejoindre le quartier Saint-Louis de Versailles, emprunter la bretelle d'accès ? Avec quelles répercussions sur le trafic à Satory Ouest entre la bretelle d'accès, au Sud de l'Epi d'Or et le rond point de Bir Hakeim ? Pourquoi le CPER Ile-de-France ne mentionne-t-il pas les deux projets simultanément ? Nous demandons donc à ce que le CDT et la note de priorisation stipulent sans équivoque si les deux projets vont de paire ou non.

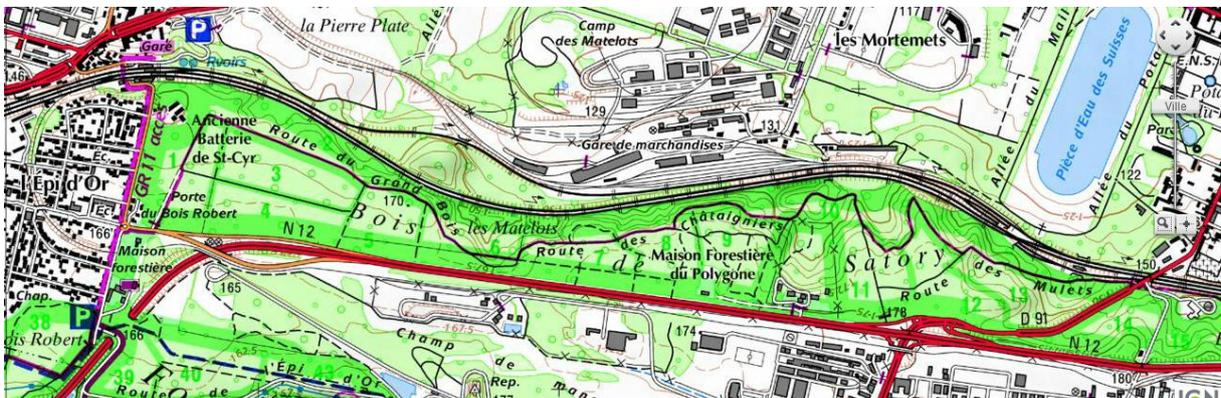
②

### LIAISON SAINT-CYR / SATORY VIA LA VOIE FERREE MILITAIRE

- (4) La note évoque un montant de 15 M€ de travaux, alors que le CDT indique une fourchette de 8 à 10 M€ (p. 150). Nous dénonçons un tel écart de coût (presque du simple au double pour la fourchette basse, reprise dans le tableau p. 141 du CDT). Comment, avec un tel exemple, faire confiance au CDT pour tous les autres montants de projets affichés ? En résumé, aucun des montants indiqués ne concorde. Nous demandons la mise en concordance des documents.
- (5) Il serait également utile de situer les parts de financement de chaque contributeur.
- (6) Ni le CDT, ni la note ne présentent la nature des modifications à apporter à l'embranchement ferroviaire montant sur le plateau de Satory au départ de la gare de Saint-Cyr. Va-t-on défermer l'embranchement ? Si oui, à partir de quand, sachant qu'il faudra au préalable obtenir un report du trafic ferroviaire, certes faible, mais existant (convois militaires) ? N'aurait-on pas intérêt à conserver une installation ferroviaire en écartement standard ? Certains acteurs évoquent un partage de plateforme entre deux modes de circulation ferroviaire et véhicules routiers. Aucune information n'est disponible sur le type d'infrastructure retenu, qui pourtant figure en première place dans la liste des priorités. Une étude menée par l'EPPS est mentionnée, dont les résultats sont attendus pour début 2015. Pourquoi ces résultats, même provisoires, ne sont-ils pas joints à la note, qui mentionne uniquement une mise à jour du coût ?

③

### TANGENTIELLE OUEST



- (7) Le coût total de la tangentielle Ouest (TGO) s'élève à 340 M€ (230 M€ dans sa phase 1 + 120 M€ dans sa phase 2) d'après le CDT, mais 284 M€ d'après le CPER. Question simple : combien coûte la TGO ?
- (8) Le projet TGO prévoit à ce jour un terminus en gare Saint-Cyr-l'École. Nombreuses sont les personnalités publiques, élus et associations à avoir dénoncé ce scénario, qui ne permettra pas à la TGO d'avoir un terminus dans une gare importante permettant des correspondances vers Chartres et Le Mans, Dreux et Granville, Massy (et Evry à terme, avec le tram-train Massy-Evry). Il aurait été beaucoup plus judicieux de faire parvenir la TGO jusqu'à Versailles Chantiers, unique dénominateur commun à toutes ces destinations.
- (9) Lors de l'enquête publique sur la TGO, le STIF a annoncé [[http://www.tangentielleouest.fr/IMG/pdf/Compte-rendu\\_Saint-Germain\\_BAT.pdf](http://www.tangentielleouest.fr/IMG/pdf/Compte-rendu_Saint-Germain_BAT.pdf)] que le terminus jusqu'à Versailles-Chantiers coûterait 220 à 260 millions d'euros. Or, aucune étude, même sommaire, n'a été mise à la disposition du public à ce sujet. Pourtant, le CDT en son titre 2.3 §1.1 s'y réfère : « Une première étude d'opportunité a déjà été réalisée pour un prolongement de la TGO vers Versailles Chantiers ». Il s'agit là d'un défaut de transparence grave, car rien ne permet de comprendre – encore moins vérifier – l'origine du montant avancé. Nous concevons tout à fait qu'une infrastructure lourde, type saut-de-mouton, soit nécessaire, mais rien ne nous renseigne à ce sujet. C'est pourquoi nous demandons la publication de l'étude RFF justifiant ces coûts. Dans cette étude, les gains doivent aussi être mentionnés, à savoir que la bretelle, dite « virgule TGO », n'existant pas actuellement, de la TGO vers Saint-Cyr, n'aurait pas à être construite.
- (10) Nous notons à ce sujet que les cartes accompagnant le CPER 2015 [[http://www.iau-idf.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/planif/CPER/GC78\\_250000.pdf](http://www.iau-idf.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/planif/CPER/GC78_250000.pdf)] publiées en février 2015 par l'IAUIdF, indiquent clairement que la TGO aura pour terminus... Versailles-Chantiers ! Ceci n'est qu'une illustration parmi tant d'autres de l'incapacité des collectivités et services à travailler correctement ensemble sur des documents aussi complexes et aux contours de compétences aussi flous. Qui dit vrai ?



- (11) La note contient (p. 12) une remarque surprenante et imprécise : « [...] les partenaires du CDT s'accordent pour demander dès maintenant la réalisation d'une étude de la faisabilité et l'opportunité du prolongement de la Tangentielle Ouest en phase 3 au-delà de Saint-Cyr vers Versailles Grand Parc et / ou Saint-Quentin-en-Yvelines ». Cf. aussi §2.1 du titre 1.3 du CDT. (i) Cette phrase indique clairement l'embarras des acteurs devant ce terminus de Saint-Cyr et ne fait que confirmer la nécessité d'une autre solution. (ii) Le fait de prolonger la TGO vers Versailles Grand Parc signifie de facto, en pratique, que le prolongement doit se faire (a) soit vers Versailles-Chantiers, (b) soit vers Satory. (a) : Il serait ubuesque de prolonger vers Versailles-Chantiers une fois fait les travaux pour un terminus à Saint-Cyr, car cela nécessiterait des croisements de voies à l'entrée du site des Matelots, pour bifurquer tantôt vers l'Est, tantôt vers l'Ouest. (b) : Dans le cas d'un prolongement vers Satory, doit-on comprendre que la TGO emprunterait l'embranchement Saint-Cyr – Satory ? Mais que dire alors du projet évoqué dans la fiche 1.1 ? A-t-il encore du sens en ce cas ? Et que dire des travaux pharaoniques ou problèmes complexes de signalisation pour faire traverser à la TGO toutes les voies de Saint-Cyr, la TGO parvenant à Saint-Cyr par les Matelots, donc par le Nord, et devant repartir par le Sud vers Satory ? Cette option est exclue de fait et quoiqu'il en soit bien plus pénalisante car l'option d'un terminus Versailles-Chantiers. Il s'avère donc que cette phrase, et l'étude à 300 k€ qu'elle appelle de ses vœux, est dénuée de sens. Vu l'importance de l'enjeu sous-jacent, nous demandons le retrait de cette phrase ou sa reformulation.
- (12) Dans la fiche 1.3 du CDT est mentionné : « Etude du prolongement de la TGO vers Saint-Quentin-en-Yvelines et de l'emplacement des gares possibles (Trappes et Montigny) ». Le prolongement de la TGO vers la ville nouvelle figure aussi dans la fiche 2.2 et dans la fiche 2.3. Une desserte de Saint-Quentin, de même que pour Satory (cf. ci-dessus), nécessitera une traversée des voies par la TGO du Nord au Sud à Saint-Cyr. Ceci est techniquement bien plus complexe à réaliser que le prolongement vers Versailles-Chantiers. Ce point n'a donc pas de sens.
- (13) Nous laissons le dernier mot au STIF à propos de ce prolongement Sud de la TGO : « D'après Jean-Louis Perrin (STIF), le prolongement jusqu'à Versailles se fera sans doute un jour ». Mais alors, s'il ne subsiste pas de doute et puisqu'il est réclamé par la majorité des acteurs, pourquoi ne pas le faire maintenant ?

\* \* \*

En conclusion, nous rappelons l'article L110 du code de l'urbanisme, cité dans l'article 21 de la loi sur le Grand Paris instituant les CDT : « les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace ». L'harmonie souhaitée par le législateur nous apparaît amplement altérée par les nombreuses dissonances dont nous venons de donner un aperçu et il nous semble donc important que la partition CDT bénéficie des réponses et corrections appelées par nos remarques.

\* \*  
\*