

**Point et questions suite à la déclaration du Premier Ministre
le 6 mars 2013 sur le nouveau Grand Paris.
Situation pour Versailles et environs. (V 2)**

Constat initial sur cette déclaration :

L'intégration des besoins et des évolutions du réseau Transilien est maintenant prise en compte tant sur les fréquences liées aux prévisions de clientèle que sur les interconnexions et des créations de TRAM Trains. L'amélioration de la qualité du service, l'information des passagers et la modernisation des réseaux existants sont dans le projet, c'est nouveau.

L'étalement des coûts est esquissé ce qui induit un phasage des différents projets. Cependant il manque encore un plan détaillé année par année des ressources qui seront affectées à la SGP. Ce complément du rapport CARREZ que nous réclamons depuis le début du débat public (intervention au palais des congrès à Versailles lors du débat public) est toujours à faire. Les chiffrages plus précis des dépenses envisagées et la recherche d'économies ont été au centre des préoccupations des décisions annoncées le 6 mars, mais il est évident que les financements restent à consolider. Les projections sérieuses (et non pas idylliques de 2010) ont conduit à un réalisme dans la fixation des priorités et des gabarits. Certains commentaires rapides très récents semblent oublier ces données de base. Nos politiques qui devraient lire les documents techniques. On ne doit pas gaspiller les ressources. Il aurait été irresponsable de préconiser des dépenses identiques pour des lignes dont on sait avec certitude qu'elles auront dix à vingt fois moins de clientèle que d'autres.

Les estimations de fréquentations détaillées dans le rapport Auzannet2 ont conduit à réduire les ambitions tant des dimensions des gares que de certains tracés : introduction de gabarits des véhicules, de trains plus courts et le concept de métro léger pour certains tronçons permet d'envisager des économies. Ce n'est que logique.

Un programme d'optimisation est cependant encore demandé à la SGP.

Deux tronçons envisagés en 2010 ne sont plus dans les plans (ils n'avaient pas été chiffrés en 2010 !):

Pleyel- Nanterre et Versailles- Rueil

Calendrier annoncé dans la proximité de Versailles :

2013	Enquête publique tangentielle Ouest St Cyr- Saint Germain
Fin 2014	Enquête publique ligne 18 ? sur la totalité ??? Versailles Orly ?
2015	Mise en service BHNS Plateau de Saclay. Et Tramway T6 à Viroflay. Début des travaux tangentielle Ouest
Fin 2017	ouverture Tangentielle Ouest jusqu'à St Cyr. RER C modernisation signalisation, ?? TRAM TRAIN Massy Versailles ???
2020	démarrage travaux L 18 sur le tronçon Massy- Plateau de Saclay
??	ouverture liaison Massy- Plateau de Saclay en métro léger
2027	prolongation L 18 de Massy vers ORLY
Fin 2030	prolongation L18 du plateau de Saclay vers SQY puis Versailles

Les interrogations qui demeurent sur le financement :

Le montage présenté fait une liste des sources de financements qui vont être appelés en support. A deux reprises il est fait mention dans le texte du 6 mars 2013 de l'ancien rapport CARREZ seul document abordant le financement du premier projet et qui n'avait malheureusement pas été actualisé en 2010.

Les dispositions suivantes sont annoncées :

Déplafonnement des taxes affectées à la SGP

Espérance d'une dynamisation pour 2015 des taxes affectées à la SGP (en clair leur augmentation)

Report des financements ANRU (rénovation urbain) vers la SGP

Financement européen

Augmentation de la TSE (TSB)

Sur-taxe de séjour en IdF

Augmentation de la taxe additionnelle au versement transport des entreprises (VT)

Apports des collectivités locales en investissement

Renforcement des recettes de stationnement

Certains taux sont évoqués bien entendu en augmentation, mais un récapitulatif pluriannuel n'est pas présenté.

Le financement nécessaire des coûts de fonctionnement n'est pas détaillé.

A l'évidence une actualisation du rapport CARREZ de septembre 2009 et surtout son extension dans une analyse couvrant toute la nouvelle période 2013 à 2030 reste à réaliser.

Mentionnons que l'étude de certains gares reste à préciser et que la variante concernant SQY n'est pas évoquée (voir plus bas).

Les interrogations pour la région de Versailles :

>>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 à ORSAY.

>>Relevons également que l'analyse de l'évolution des flux de voyageurs qui transitent par la route n'est pas prise en compte dans l'analyse du rapport Auzannet2.

>> Sur la ligne 18 (ex ligne verte), la station de Saint Quentin Université est une option. Le coût estimé d'investissement à 300 millions d'Euros dans le rapport Auzannet2 est fondé sur des dispositions non précisées (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. Remarquons que le tracé sur le plateau de Saclay n'est pas finalisé et la présence du CEA induit des contraintes qui n'avaient pas été étudiées dans le premier projet.

>> L'éventualité du contournement TGV sud de Paris qui était évoquée dans le récent rapport Auzannet2, n'est plus mentionnée. 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 faudrait intégrer ces hypothèses.

>> La création d'EOLE vers l'Ouest en provenance de St Lazare va concerner le Nord de notre département.

Comprendre les conséquences d'une réalisation étagée du lien en métro léger Massy-Saclay (ligne 18) 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) 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.
- 3) Quelles précisions sur les améliorations des lignes RER des vallées sont-elles envisagées sur la période 2013-2030 ? Il faut les préciser et les placer dans le calendrier.
- 4) Quelles liaisons Nord Sud à travers le plateau sont envisagées ? BHQS ? sur quels trajets et pour quand ?
- 5) Quelles dates pour les étapes de préparation du projet de la ligne 18 ?
 - a. Cadrage technique et financier du projet et de ses phases possibles
 - b. Etude environnementale
 - c. Enquêtes publiques
 - d. Appels d'offres
 - e.
 - f.

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 20 années à venir pour couvrir les besoins et crédibiliser le scénario des étapes successives.

Les financements des investissements reposeront sur des bases fiscales affectées (rapport CARREZ de 2009)

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 (des 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 qui vont s'étaler entre 2013 et 2030. 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.

La nouvelle annonce ne va pas manquer de relancer d'autres débats en relation avec le projet.

- *Equilibrage des relations entre STIF et SGP
- *Projets de densification en logements en relation avec les capacités constructibles
- *Projets de développement économique emplois (bureaux, centres de recherche, universités)
- *Optimisation des déplacements par la route (particuliers et poids lourds)
- *Préservation des espaces naturels et agricoles

Ces sujets vont être abordés dans la prochaine enquête sur le SDRIF.

Par ailleurs dans le cadre de l'OIN de Saclay, le projet d'établir un contrat de développement territorial (CDT) tel qu'envisagé dans la loi de 2010 liant les deux communautés de communes (VGP et SQY) mais aussi Velizy est manifestement en gestation du côté préfectoral. Nous allons devoir nous y intéresser si les informations suffisantes nous sont communiquées avant finalisation du projet. Mais si ce contrat engage les finances des collectivités locales, ces dernières devront mettre en évidence les incidences des choix proposés sur leurs propres ressources avant de signer un tel contrat.