



SAVE

SAUVEGARDE ET ANIMATION DE VERSAILLES ET ENVIRONS
UNION D'ASSOCIATIONS DE VERSAILLES ET DE SES ENVIRONS

Versailles, le 5 juillet 2020

Association agréée protection environnement
Siège social : Maison des Associations
2 bis, Place de Touraine 78000 VERSAILLES
Internet : www.save1.fr

Analyse SAVE du dossier présenté dans le cadre de l'Enquête publique modificative de la DUP sur le projet de ligne 18

Juin Juillet 2020

Contribution SAVE n°1 version v1

**Observations sur le document présenté dans l'Enquête concernant la mise à jour des coûts
et la rentabilité socioéconomique du projet GPE et particulièrement la ligne 18.**

***Un dossier volumineux présenté dans l'enquête publique, mais qui ne comporte pas des
éléments pourtant indispensables***

Le dossier d'enquête mis en consultation comporte 53 documents mis en ligne sur le site de la
préfecture IdF.

On cherche dans le dossier, comme annoncé dans l'avis publié à l'ouverture de l'enquête, « *les
informations relatives aux coûts et à la rentabilité économique du projet* ».

Seule la pièce **H Evaluation socio économique** semble prévue pour répondre à l'objectif annoncé.

Le document comporte 118 pages.

Le document évoque en de nombreuses pages des résumés uniquement littéraires de résultats
sortis d'outils de simulation sur les prévisions de fréquentations mais sans aucune donnée
chiffrée.

Au long du document mentions des différents outils de simulation :

- *LUTI aux pages 9, 29, 44, 45 et 85
- *GLOBAL de la RATP page 21, 36, 38
- *ANTONIN du STIF page 21
- *MODUS 2.2 puis MODUS 3.1 aux pages 21, 32, 34, 36, 54 et 86
- *OPTIREL en page 85 ce dernier excluant les flux étudiants ... Pourquoi ?
- *Sans parler des modèles RHOMOLO et REGINA évoqués en page 47 et DELTA en page 48

On constate clairement dans le texte

*L'absence d'études sur les possibilités de rabattage de passagers par bus, voitures et circulations douces, sauf mention d'un parking possible à créer en proximité de gare CEA mais sans plus de précision sur les effets attendus.

*En page 85 « *une nouvelle version du modèle MODUS est attendue* ».

*En page 85 il est indiqué que les études de trafic de la ligne sont « *sur des bases de prévision de populations et d'emplois pas encore définitivement actualisées* ».

*Des actualisations de prévisions annoncées en page 86 suite aux deux modèles MODUS successifs, mais le lecteur n'arrive pas à savoir en quoi ces modèles diffèrent entre eux et en quoi les résultats obtenus apportent des compléments.

*Toujours en page 86 des fourchettes d'incertitudes sont évoquées, c'est normal, mais exprimées en % sur des bases non affichées le lecteur n'est pas renseigné... Pour Satory record mentionné à 100 %... ! autrement dit estimation du simple au double, mais sans précision sur la base de calcul.

Autres absences relevées dans l'étude

=Pas de mention d'effets possibles de création de parkings relais au niveau des gares pas même pour la gare CEA ;

=Aucune mention des contenus des plans de déplacement existants ou en préparation pour les personnels des établissements publics et privés déjà installés à proximité du trajet de la ligne.

=Absence de mention des éventuels transferts de passagers entre L18 et RER B, effleuré en page 42 mais non quantifié.

En conclusion

Le document conduit le lecteur à proximité de modèles de simulation mais sans en donner pour aucun : les données entrées pour les simulations, les résultats comparatifs, les fourchettes options hautes-options basses qu'à l'évidence de tels outils offrent probablement en résultats.

Un tourbillon de modèles différents (9) est évoqué au long du document sans que l'on puisse en faire un comparatif dans une présentation certes complexe mais nécessitant justement des éclairages.

L'évocation d'un chapelet d'études internationales pris comme un parapluie aux pages 46 et 47 donne une impression désagréable qu'on a voulu encore plus inonder le lecteur sans lui donner des clés de lecture pour justifier et comprendre.

Enfin il est singulier que ne figure pas dans ce document les prévisions de serpents de fréquentation de gare en gare dans les deux sens de circulation de voyageurs en faisant varier les plages d'incertitudes sur les quinze prochaines années en relation avec transfert de passagers vers ou depuis d'autres moyens de déplacement.

Dans le dossier présenté, il est impossible de comprendre la rentabilité économique du projet.