

Thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet

Ce thème est cité dans plus de 30% des observations pour justifier l'avis émis par les participants à l'enquête sur le nouveau tracé urbain.

Contrairement au résultat global sur l'ensemble des observations, on peut noter ici que plus de 70% des observations contenant ce thème, sont produites par des opposants au nouveau tracé.

Trois sous-thèmes sont abordés parmi ces observations. Par ordre d'importance en nombre, il s'agit du coût de réalisation (60%), des effets socio-économiques locaux (40%) et de la fréquentation de cet équipement (10%). *(Le total des pourcentages est supérieur à 100% car certaines observations traitent plusieurs sous-thèmes)*

Le coût du projet et l'optimisation de la dépense publique

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

D'une façon générale, le nouveau projet, (tracé urbain), apparaît très onéreux par rapport au projet initial.

Une observation critique de M. Moulène Environnement S.A. (n° 876 et R2/16 du registre de Poissy) présente cette proposition de tracé comme « *parmi les trams les plus chers de France.* »

Pour beaucoup d'intervenants la fiabilité des chiffres donnés est remise en cause.

La réévaluation du premier chiffrage initial conduit à des extrapolations : « *pourquoi les 250 M€ ne seraient pas réévalués de 30% comme l'ont été les 103 M€ du premier chiffrage ?* » (observation n° 661 de C. Driencourt, ou encore celle de l'AFPI TGO n°636 du registre électronique)

Les éléments de coûts indiqués au dossier apparaissent incomplets puisque certains travaux tels que les modifications de réseaux à déplacer, des aménagements réalisés par la Mairie, ne sont pas comptabilisés dans les chiffrages.

La complexité du fonctionnement du matériel sur ce nouveau tracé inquiète beaucoup les adversaires de ce projet par rapport au tracé initial. L'ensemble des opérations de débranchement, changement d'alimentation électrique, changement de voie etc. ... n'existaient pas dans le tracé initial. Des dispositions plus simples devaient être moins onéreuses, plus fiables et plus sûres car moins sujettes à des pannes ou des dysfonctionnements.

Il est intéressant de noter que la quasi-totalité des observations mettant en avant la notion de coût excessif provient d'opposants au tracé urbain, nous verrons plus loin que la très grande majorité des remarques sur les effets sociaux économiques du projet proviennent des partisans du nouveau projet.

Questions :

1. *Extrait d'une contribution, celle de l'AFPI TGO, illustrant les interrogations développées par de nombreux autres déposants (association AFPI TGO n°636 du registre électronique): "... Il coûterait, au minimum, 114 millions d'euros de plus ! En tenant compte des chiffres « réactualisés » communiqués par Mobilité Ile de France, mais ce montant est sûrement largement sous-évalué car entre début 2013 et fin 2017, le budget du tracé initial a été augmenté de 32% (de 103 à 136 millions d'euros), alors que l'inflation pour ces 4 années s'élève à 2.6 (?). Quoi qu'il en soit, même en prenant ces chiffres en compte, on en arrive à un surcoût de plus de 20 000 euros pour*

chacun des ces hypothétiques usagers supplémentaires ! - En calculant en euros constants, le budget du tracé initial, a donc été augmenté de 29.4%. bien que le projet de tracé initial soit resté le même sur cette période. Si le budget du tracé initial a été augmenté de 29.4% en euros constants en 4 ans, il est permis de penser que celui du tracé urbain qui s'étalera sur 6 ans augmentera sans doute encore plus ; 30% d'augmentation le porterait à 325 millions d'euros, soit 189 millions de plus (325 millions – 136 millions). - Quel que soit le financement, ce serait tout de même l'argent des contribuables. Et encore, cela ne tient pas compte des travaux d'assainissement et des difficultés techniques liées à la réalisation de ce tracé, pour lesquels le maître d'ouvrage reconnaît ne pas encore avoir de solutions..."

Est-il possible de fournir des éléments de comparaison et d'explications sur les chiffrages afin de répondre sur leur fiabilité ?

2. *Pourriez-vous expliquer pourquoi, selon vous, le dernier chiffrage de 250 M€ est plus fiable que ne l'était l'ancien de 103 M€.*
3. *Il serait bon de pouvoir ressortir d'une façon exhaustive le montant des investissements à financer pour la réalisation complète de ce projet.*
4. *Est-il possible d'indiquer des exemples de matériels en fonctionnement afin de pouvoir démontrer, par des cas concrets la justesse des études présentées ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Extrait d'une contribution, celle de l'AFPI TGO, illustrant les interrogations développées par de nombreux autres déposants (association AFPI TGO n°636 du registre électronique):" ... Il coûterait, au minimum, 114 millions d'euros de plus ! En tenant compte des chiffres « réactualisés » communiqués par Mobilité Ile de France, mais ce montant est sûrement largement sous-évalué car entre début 2013 et fin 2017, le budget du tracé initial a été augmenté de 32% (de 103 à 136 millions d'euros), alors que l'inflation pour ces 4 années s'élève à 2.6 (?). Quoi qu'il en soit, même en prenant ces chiffres en compte, on en arrive à un surcoût de plus de 20 000 euros pour chacun des ces hypothétiques usagers supplémentaires ! - En calculant en euros constants, le budget du tracé initial, a donc été augmenté de 29.4%. bien que le projet de tracé initial soit resté le même sur cette période. Si le budget du tracé initial a été augmenté de 29.4% en euros constants en 4 ans, il est permis de penser que celui du tracé urbain qui s'étalera sur 6 ans augmentera sans doute encore plus ; 30% d'augmentation le porterait à 325 millions d'euros, soit 189 millions de plus (325 millions – 136 millions). - Quel que soit le financement, ce serait tout de même l'argent des contribuables. Et encore, cela ne tient pas compte des travaux d'assainissement et des difficultés techniques liées à la réalisation de ce tracé, pour lesquels le maître d'ouvrage reconnaît ne pas encore avoir de solutions..."*

Est-il possible de fournir des éléments de comparaison et d'explications sur les chiffrages afin de répondre sur leur fiabilité ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Globalement, le projet de Tram 13 express Phase 2 se situe dans la moyenne des coûts kilométriques de projets en Ile-de-France.

Classiquement, selon la complexité technique et le contexte de l'aménagement, un projet de tramway présente un ratio kilométrique généralement compris en 20 et 40M€ par kilomètre. Par exemple, parmi les opérations de tramway récemment mises en service en Ile-de-France, le Tram 6 présentait un coût

d'objectif de 27M€ par kilomètre et le Tram 8 un ratio de 29M€ par kilomètre. Le Tram 11 express Phase 1 présentait quant à lui un coût d'objectif d'environ 55M€ par kilomètre, comprenant toutefois l'insertion de 2 nouvelles voies ferroviaires attenantes à la Grande-Ceinture, et impliquant de lourdes reprises des infrastructures existantes, en raison du nombre important de circulations fret sur ce tronçon de Grande-Ceinture.

Ainsi, dans le cas présent, le projet de Tram 13 express Phase 2 présente un ratio kilométrique d'environ 24M€ par kilomètre. Il se situe donc pleinement dans la moyenne basse.

Ce coût est plus fiable en comparaison de celui présenté lors de l'enquête publique initiale pour les motifs évoqués dans la réponse à la question suivante.

Commentaires de la commission d'enquête

Pour pouvoir faire des comparaisons, il est intéressant de rappeler trois éléments qui figurent au dossier et qui décomposent le coût du projet urbain, (pièce E vol 1 page 274)

- | | |
|--|-----------|
| - Montant des infrastructures nouvelles du tracé urbain | 144,5 M€ |
| (correspondant à environ 5 km, soit la moitié du trajet) | |
| - Montant de l'économie pour le tronçon non réalisé | - 30,0 M€ |

La commission d'enquête, à l'analyse des chiffres fournis par la Maîtrise d'Ouvrage, considère que si le coût moyen (24M€ au km) est proche de la fourchette basse, en réalité le coût de la partie purement urbaine est proche des coûts moyens annoncés ($144,5/5 = 29\text{M€}$)

Question :

2. *Pourriez-vous expliquer pourquoi, selon vous, le dernier chiffrage de 250 M€ est plus fiable que ne l'était l'ancien de 103 M€.*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Lors de l'enquête publique initiale de 2014, les maîtres d'ouvrage ne disposaient pas des derniers retours d'expérience sur les opérations de tram-train en Ile-de-France tels que le Tram 13 express Phase 1, entré en phase travaux par la suite, et dans une moindre mesure le Tram 11 express et le Tram 12 express.

En l'état, il n'était donc pas possible de comparer le coût d'investissement du tracé ferroviaire présenté dans le dossier d'enquête publique initiale avec celui de la variante urbaine par Poissy présentée dans le dossier d'enquête d'utilité publique complémentaire.

Le coût d'investissement des travaux ferroviaires qui concernent les deux tracés ont été réévalués au regard de l'approfondissement des études du projet et du retour d'expérience de la phase 1 qui est entrée en phase travaux. Notamment, cette réévaluation du coût du tracé ferroviaire prend en compte une réévaluation des prix unitaires des divers postes de dépenses : dépollution, assainissement de plateforme, ouvrages d'art, aménagements urbains, etc.

Ce coût d'investissement a été inclus à l'estimation du tracé urbain. Il était donc nécessaire pour comparer les variantes d'en tenir compte également pour le tracé ferroviaire.

C'est pourquoi les maîtres d'ouvrage ont utilisé des hypothèses et une méthodologie semblables d'évaluation des coûts pour les deux variantes dans le cadre de l'enquête publique complémentaire. Ceci garantit une homogénéité des résultats dans les deux scénarios.

Ainsi, les coûts issus de l'enquête publique complémentaire de 2017 sont plus fiables car ils s'appuient sur un retour d'expérience concret d'opérations en travaux ou mises en services, situées sur le même territoire et sur des territoires aux caractéristiques proches.

Par ailleurs, concernant l'insertion en milieu urbain, Ile-de-France Mobilités a estimé les coûts de réalisation de l'opération en utilisant le retour d'expérience de projets similaires dont il est maître d'ouvrage comme le Tram 4.

Commentaires de la commission d'enquête

La Maîtrise d'Ouvrage indique que parmi les dernières estimations le coût des parties ferroviaires de chacun des tracés (initial et urbain), a été réévalué en tenant compte de retours d'expérience récents, non connus à l'époque du premier dossier. L'estimations du coût des parties urbaines a été faite en tenant compte de retours d'expérience de projets similaires, plus nombreux, dont il est Maître d'Ouvrage.

La commission d'enquête publique considère que l'explication donnée par la Maîtrise d'Ouvrage sur la fiabilité des nouvelles estimations paraît convaincante tout en n'oubliant pas que l'on parle d'estimations valeur 2013 pour les deux scénarii.

Elle estime également qu'un coût, et donc la rentabilité d'une ligne, ne peut véritablement s'estimer que sur l'ensemble du tracé, soit, a minima, phases 1 et 2 du projet du Tram 13 express.

Question :

- Il serait bon de pouvoir ressortir d'une façon exhaustive le montant des investissements à financer pour la réalisation complète de ce projet.*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Le coût affiché dans le dossier d'enquête publique complémentaire couvre, au stade du schéma de principe, la réalisation complète de l'opération. Ainsi, dans le cadre du tracé urbain par Poissy, 250 M€ HT, aux conditions économiques de janvier 2013, sont nécessaires pour la réalisation de l'opération.

Ce montant n'inclut pas les dévoiements de réseaux qui ne sont pas à la charge des financeurs de l'opération, comme pour tout projet d'infrastructure situé sur le domaine public. Ainsi, comme pour tout projet de tramway, sur le domaine public, le dévoiement des réseaux est à la charge de chaque concessionnaire.

Le montant de ces dévoiements, directement lié à l'opération de tramway, est délicat à quantifier.

Les diagnostics et études détaillées restent à réaliser par chaque concessionnaire concerné pour permettre une estimation des travaux de déviations de réseaux à réaliser.

En outre, il convient de noter que les concessionnaires renouvellent et entretiennent périodiquement leurs réseaux. Les dévoiements nécessaires dans le cadre du Tram 13 express permettront une remise à neuf des réseaux.

Pour être exhaustif, il convient de préciser que le financement du matériel roulant est estimé à 52,8 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013 et financé à 100% par Île-de-France Mobilités. Les coûts d'exploitation du Tram 13 express seront également financés par Île-de-France Mobilités.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête admet qu'il n'est pas anormal que la Maîtrise d'Ouvrage ne puisse pas répondre à une question sur un coût qu'elle ne prend habituellement pas à sa charge. La communauté urbaine GPS&O nous a bien confirmé que ces travaux étaient pris en charge par elle puisque la gestion des réseaux fait partie de ses compétences.

Question :

4. *Est-il possible d'indiquer des exemples de matériels en fonctionnement afin de pouvoir démontrer, par des cas concrets la justesse des études présentées ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

La comparaison du coût global de l'opération avec des lignes existantes est un exercice délicat. En effet, l'estimation financière d'un projet dépend grandement de sa configuration et de ses caractéristiques techniques et les coûts de deux opérations ne peuvent être directement comparés sans induire de biais.

En effet, de nombreuses données influent sur l'évaluation financière d'une opération :

- Milieu traversé (urbain dense, périurbain, forêt,...)
- Contraintes d'insertion (largeurs d'emprises, nombre de carrefours routiers, traversées de cours d'eau ou de voies ferroviaires,...)
- Acquisitions foncières (prix dépendant également de la valeur locale du foncier), interfaces avec des projets connexes,...
- Topographie (nécessité d'ouvrages d'art, pentes, soutènements, remblais...)
- Aménagements urbains mis en œuvre, équipements d'intermodalité,...

Cependant on observe que le projet du Tram 13 express Phase 2 se situe dans la moyenne des coûts kilométriques de projets en Ile-de-France.

Classiquement, selon la complexité technique et le contexte de l'aménagement, un projet de tramway présente un ratio kilométrique généralement compris en 20 et 40M€ par kilomètre. Par exemple, parmi les opérations de tramway récemment mises en service en Ile-de-France, le Tram 6 présentait un coût d'objectif de 27M€ par kilomètre et le Tram 8 un ratio de 29M€ par kilomètre. Le Tram 11 express Phase 1 présentait quant à lui un coût d'objectif d'environ 55M€ par kilomètre, comprenant toutefois l'insertion de 2 nouvelles voies ferroviaires attenantes à la Grande-Ceinture, et impliquant de lourdes reprises des infrastructures existantes, en raison du nombre important de circulations fret sur ce tronçon de Grande-Ceinture.

Ainsi, dans le cas présent, le projet de Tram 13 express Phase 2 présente un ratio kilométrique d'environ 24M€ par kilomètre. Il se situe donc pleinement dans la moyenne basse.

Commentaires de la commission d'enquête

Le préambule développé par la maîtrise d'ouvrage explique que la comparaison des coûts pour des opérations différentes représente toujours un exercice délicat.

En effet, de nombreuses données influent sur l'évaluation financière d'une opération :

- *Le milieu traversé (urbain dense, périurbain, forêt...);*
- *Les contraintes d'insertion (largeurs d'emprises, nombre de carrefours routiers, traversées de cours d'eau ou de voies ferroviaires...);*
- *Les acquisitions foncières (prix dépendant également de la valeur locale du foncier), interfaces avec des projets connexes...;*
- *La topographie du site (nécessité d'ouvrages d'art, pentes, soutènements, remblais...);*
- *L'importance des aménagements urbains mis en œuvre comme les équipements d'intermodalité.*

La Maîtrise d'Ouvrage reprend certains éléments qu'elle a déjà développés dans sa réponse à la question 1, comme les coûts moyens de réalisation de certains tramways qu'elle a implantés ou qu'elle est en train de construire dans la même région.

En conclusion, la commission d'enquête constate que les exemples donnés par la Maîtrise d'Ouvrage permettent de montrer la cohérence des estimations produites dans le dossier d'enquête.

Les effets économiques locaux

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Il est possible de constater que le phénomène constaté sur ce sous-thème lors de la première enquête est toujours d'actualité. Ce sujet est perçu de façon totalement antinomique selon que l'observation est exprimée par un particulier ou par un responsable de la société civile ou politique.

Pour ces derniers, le raisonnement est de nature macroéconomique et analyse l'impact du projet en termes d'attractivité pour les entreprises, d'élargissement de l'offre pour les relations avec l'extérieur, d'emplois maintenus ou créés, d'activité commerciale et artisanale, de création de richesse, ce qui positive les retombées attendues d'un tel projet.

Ainsi le Directeur de l'Office du Tourisme de Poissy a transmis un courrier où il développe les avantages du tracé urbain qui permettrait une fréquentation simplifiée des principaux sites touristiques.

Il est à noter que la totalité des acteurs politiques se sont exprimés positivement pour le tracé urbain. C'est le cas pour l'ensemble des maires des trois communes du parcours. La Présidente du Conseil Départemental du Val d'Oise, la député de la 6^e circonscription des Yvelines, le Maire de Carrières-sous-Poissy, le Président de la CU GPS&O ont fait de même.

A l'inverse, les particuliers hostiles au tracé urbain qui se sont exprimés perçoivent généralement de prime abord l'aspect négatif des nuisances potentielles qu'apporterait ce nouveau projet et la dévalorisation de leur bien qui en découlerait.

Questions :

- 1. Le maître d'ouvrage a-t-il un retour d'expérience de l'incidence de l'implantation d'un Tram-train sur la valeur des biens immobiliers situés à proximité ?*
- 2. De même, quels sont les retours d'expérience que peut apporter le maître d'ouvrage sur l'incidence de l'implantation d'un tel équipement sur le développement économique et commercial la ville d'implantation ?*
- 3. De même, quelle est l'opinion générale qu'ont les acteurs économiques des secteurs industriels et tertiaires des avantages et inconvénients apportés par un tel équipement ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

Question :

1. *Le maître d'ouvrage a-t-il un retour d'expérience de l'incidence de l'implantation d'un Tram-train sur la valeur des biens immobiliers situés à proximité ?*

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

L’arrivée d’un projet de tramway permet d’apporter un **nouveau mode de transport structurant** au territoire traversé mais également de **requalifier les espaces publics** par un traitement de façade à façade sur les axes traversés.

Pour ces deux raisons, l’arrivée d’un tramway a un impact positif sur la valeur des biens immobiliers situés à proximité. La présence de transports efficaces est l’un des critères de choix lors d’une recherche d’achat ou de location et guide les secteurs de recherche. Ainsi, l’augmentation d’acquéreurs potentiels améliore la valeur du bien immobilier. Par ailleurs, la requalification des espaces traversés attire également les acquéreurs potentiels. .

Question :

2. *De même, quels sont les retours d'expérience que peut apporter le maître d'ouvrage sur l'incidence de l'implantation d'un tel équipement sur le développement économique et commercial la ville d'implantation ?*

Réponse de la Maîtrise d’Ouvrage

A l’instar de la réponse précédente, l’arrivée d’un tramway a un impact globalement positif sur le développement économique et commercial de la ville d’implantation. Elle permet d’attirer un plus grand nombre d’entreprises conscientes de l’intérêt de la ligne pour les déplacements domicile/travail de leurs salariés.

Toutefois, le projet de tramway doit accompagner une volonté globale de développement économique et commercial de la Ville pour optimiser ses effets.

Commentaires de la commission d’enquête

La commission d’enquête constate que la Maîtrise d’Ouvrage n’a pas transmis de retour d’expérience pour répondre aux deux questions précédentes qui portaient sur l’impact de l’arrivée d’un tramway sur :

- 1 la valeur des biens immobiliers situés à proximité,
- 2 le développement économique et commercial de la ville d’implantation.

La commission note avec raison que l’arrivée d’un tramway, nouveau moyen de transport structurant, qui est accompagné d’une requalification complète des espaces publics (traitement de façade à façade sur les axes traversés), aura un impact positif sur les biens immobiliers situés à proximité.

La commission d'enquête rappelle cependant que certains biens immobiliers seront impactés négativement par l'installation du Tram 13 express, et elle revient sur sa remarque afin que la Maîtrise d'Ouvrage essaie d'avoir recours aux expropriations le moins souvent possible.

Pour ce qui concerne la question 2 : le raisonnement développé dans la réponse s'est vérifié avec les témoignages des acteurs économiques qui ont été indiqués par la maîtrise d'ouvrage dans la réponse suivante 3.

La commission pense que l'amélioration des dessertes par l'implantation du Tram 13 express sera une très bonne chose tant pour les déplacements des salariés que des clients.

Question :

- 3. De même, quelle est l'opinion générale qu'ont les acteurs économiques des secteurs industriels et tertiaires des avantages et inconvénients apportés par un tel équipement ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Concernant l'opération Tram 13 express Phase 2, plusieurs acteurs industriels et tertiaires se sont exprimés en faveur du tracé urbain dans Poissy (l'entreprise PSA, le centre hospitalier de Poissy, le Paris-Saint-Germain,...)

Concernant la tendance exprimée sur d'autres opérations de tramway, bien qu'il soit délicat d'exprimer une généralité, les opinions sont globalement positives également en raison de l'amélioration de l'accessibilité aux emplois dans les secteurs concernés.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que l'ensemble des acteurs économiques qui se sont manifestés par leurs observations ont salué le dynamisme que doit créer l'implantation du Tram 13 express sur la ville.

La fréquentation

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les personnes hostiles au nouveau projet ne croient pas aux estimations de fréquentation développées dans le dossier qui permettent une très forte augmentation de la clientèle potentielle concernée par le tracé urbain. (Observations n° 287 de M. Ortega et n° 370 anonyme)

Celles-ci sont marquées par l'échec commercial de l'exploitation actuelle du tronçon de la Grande Ceinture entre Saint-Germain et Noisy-le-Roi. (Observations n° 117 de M. Cousin et n° 299 de M. Griseau)

Par ailleurs, le nombre de personnes desservies par le nouveau tracé est mal appréhendé par le public, les 37000 personnes étant prises pour la population pisciacaïse, alors même qu'il ne dessert que peu de quartier et pas le centre ville : *Ob R3/5 à Poissy : « le projet est basé sur un chiffre très surévalué de "37000 personnes ou emplois desservis", alors que Poissy compte 38 000 habitants! De nombreux quartiers ne sont pas desservis : près du stade L Lagrange, St Exupéry-le-Mouchoir (qui verra passer les trams) et le Technoparc, ce malgré la gare ZAC, tout le haut de Poissy, à partir du parc Meissonnier et du cimetière, Beauregard, le stade M cerdan, la Maladrerie, le lycée Le Corbusier, l'hôpital, le futur quartier M Clerc. »*

Une observation a été faite par C. Driencourt (n°739) pour indiquer que la taille de la ville desservie constitue un paramètre important pour le succès de ce type d'équipement.

Questions :

1. *Le maître d'ouvrage peut-il rappeler la méthode utilisée pour l'évaluation de la fréquentation et exposer des retours d'expérience justifiant les prévisions de fréquentation développées dans le dossier ?*
2. *Le maître d'ouvrage peut-il apporter des explications à la faible fréquentation constatée sur la Grande Ceinture entre Saint-Germain et Noisy-le-Roi.*
3. *Le maître d'ouvrage a-t-il un retour d'expérience sur la fréquentation de ses lignes de Tram en fonction de la taille de la ville desservie ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Le maître d'ouvrage peut-il rappeler la méthode utilisée pour l'évaluation de la fréquentation et exposer des retours d'expérience justifiant les prévisions de fréquentation développées dans le dossier ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Les résultats de fréquentation du Tram 13 express Phase 2 sont issus du modèle ANTONIN 2, développé par Ile-de-France Mobilités, qui simule l'ensemble des déplacements de personnes en Ile-de-France, tout mode de transport confondu (voiture, transports collectifs, marche). Les grands principes de fonctionnement du modèle sont décrits en annexe 1 au présent document.

A l'échelle de l'Ile-de-France, le modèle ANTONIN 2 reconstitue les déplacements observés sur les axes structurants des réseaux de transports collectifs. Il reconstitue également les tendances d'évolution du trafic entre les enquêtes globales transport de 2001 et de 2010.

A l'échelle du projet, la localisation des habitants et des emplois, ainsi que l'offre bus sont affinées

pour que le modèle reconstitue finement les trafics observés par les comptages ou les validations des titres de transport (fréquentation des lignes de bus, nombre de voyageurs montants et descendants aux gares, modes d'accès aux gares). Une fois les trafics actuels reconstitués, les scénarios futurs sont intégrés dans le modèle à partir d'hypothèses de développement urbain (population, emplois) et d'évolution des réseaux de transports collectifs, comme la mise en service du RER E, du Tram 13 express ainsi que les principes de restructuration de l'offre bus.

Île-de-France Mobilités est attentive à la qualité des prévisions de fréquentation qu'elle réalise. Les études de modélisation s'enrichissent régulièrement grâce à la comparaison entre les prévisions et les comptages réalisés après la mise en service des projets. Dans la plupart des cas, les estimations sont proches de la réalité observée quelques temps après la mise en service (une fois les nouvelles habitudes de déplacements prises par les voyageurs. Des variations sont parfois constatées, lorsque le développement urbain diffère des hypothèses, notamment en cas de retard dans sa réalisation.

Commentaires de la commission d'enquête

Après analyse de la réponse de la Maîtrise d'Ouvrage, la commission d'enquête comprend que celle-ci établit ses prévisions de fréquentation à l'aide d'un nouveau modèle ANTONIN 2 qu'elle a développé pour remplacer le modèle qui était utilisé précédemment et qui était moins performant. (voir la question 2).

Le principe de fonctionnement consiste à collecter de nombreuses informations obtenues par l'analyse des titres de transports, des enquêtes, etc...pour connaître la provenance, la destination, les lieux d'habitation et les modes d'accès aux gares des passagers.

Grâce à ces informations il est possible de simuler l'ensemble des déplacements de l'Île-de-France et d'évaluer les évolutions de trafic en intégrant les projets d'évolution de population, des emplois etc...

L'affinage des résultats avec la réalité permet d'améliorer le réglage du modèle et l'augmentation de sa fiabilité.

Les détails donnés semblent intéressants, selon la commission d'enquête, dans l'explication de la méthode utilisée pour estimer les prévisions de fréquentation du futur tram-train.

Les retours d'expérience ne sont pas développés précisément dans la réponse des MOA mais ils indiquent cependant que les estimations sont comparées avec la réalité après la mise en service des équipements.

Question :

2. *Le maître d'ouvrage peut-il apporter des explications à la faible fréquentation constatée sur la Grande Ceinture entre Saint-Germain et Noisy-le-Roi.*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Cette question ne relève pas du périmètre modifié et de celui de l'enquête publique complémentaire. Toutefois, les maîtres d'ouvrage apportent ci-dessous des éléments de réponse pour la bonne connaissance de la commission d'enquête.

La Grande Ceinture Ouest est une ligne de transport mise en place entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain Grande Ceinture. En comparaison avec le Tram 13 express, cette ligne d'un faible linéaire s'insère dans un contexte urbain moins dense et ne bénéficie pas de correspondances de qualité avec les transports structurants du territoire, à l'exception de Saint-Nom-la-Bretèche. Par ailleurs, l'intermodalité avec les réseaux de bus n'a pas fait l'objet d'aménagements d'intermodalité facilitant la bonne appropriation du projet par le public : raquettes de retournement bus, dépose-minutes, stationnements Véligo,....

Concernant le retour d'expérience sur les prévisions de fréquentation, il est notamment consultable dans le bilan *a posteriori* (LOTI) de la Grande Ceinture Ouest disponible sous le lien suivant : https://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/Import/pdf/GCO_note_export_SNCF_Reseau.pdf

Le modèle utilisé pour cette modélisation était un modèle bien plus ancien et distinct de celui d'Île-de-France Mobilités. Les fortes disparités observées entre les prévisions de fréquentation et le trafic observés s'expliquent par une méthodologie de modélisation des trafics peu éprouvée à l'époque (première modélisation d'une ligne transversale), une puissance des outils de calcul bien plus faible limitant la précision modèle (en 1998, année de la première modélisation de trafic réalisée pour le projet GCO), une évolution des hypothèses de la modélisation (diminution de la vitesse commerciale de la ligne de 60 km/h à 41 km/h) et par le faible nombre de connexions avec les autres modes structurants (une connexion à Saint-Nom-La-Bretèche avec la ligne L) limitant de fait la zone de chalandise de la ligne en-deçà du niveau de précision atteignable par le modèle.

Le Tram 13 express Phase 1 permettra de connecter le tronçon existant de la grande ceinture ouest avec le RER A à Saint-Germain-en-Laye et avec le RER C à Saint-Cyr. Par ailleurs, des aménagements d'intermodalité sont également mis en œuvre pour assurer une meilleure complémentarité avec les réseaux de bus, comme l'installation de raquettes de retournement pour les bus de gares routières, ou de points de régulation en complément des points d'arrêt. C'est notamment le cas à Saint-Nom-La-Bretèche avec l'aménagement d'une gare routière et d'une raquette de retournement ou à Etang-La-Ville avec l'implantation de points de régulation. Des aménagements d'intermodalité en faveur des cycles sont également mis en œuvre, ainsi que des dépose-minutes.

Enfin, le projet accompagne une densification urbaine autour des stations, notamment avec l'aménagement de la ZAC Lisière Pereire à Saint-Germain-en-Laye Grande-Ceinture ou encore l'aménagement des ZAC Pion et Renard à la station Saint-Cyr ZAC.



Perspective d'aménagement de la station Etang-la-Ville et des équipements d'intermodalité (réalisation : Sergio CAPASSO, AREP, SNCF)

De même le Tram 13 express phase 2, dans son tracé urbain, permettra de rejoindre les RER A et E à Poissy et le RER A et le Transilien L à Achères-Ville, desservira les pôles urbains de Poissy et d'Achères et accompagnera le développement des ZAC Saint-Exupéry à Poissy et Petite-Arche à Achères.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête a examiné le rapport établi après la réalisation du premier tronçon de la phase 1 de la Grande Ceinture Ouest (ligne entre Noisy le Roi et Saint-Germain) qui apporte les éléments suivants pour expliquer la faiblesse de la fréquentation par rapport aux prévisions :

- En premier lieu Île-de-France Mobilités a changé de modèle pour calculer les fréquentations prévisionnelles de ses projets. Celui utilisé pour cette ligne s'est avéré défaillant et trop ancien.
Le nouveau modèle ANTONIN 2 devrait se montrer plus performant.
- Il est apparu que ce premier tronçon de la phase 1 de cette ligne n'avait qu'une seule correspondance avec la ligne L à Saint-Nom-la -Bretèche.
- Par ailleurs, l'intermodalité avec les réseaux de bus n'a pas fait l'objet d'aménagements d'intermodalité qui facilitent la bonne appropriation du projet par le public
- Dans son trajet actuel, le bassin de chalandise de la ligne s'avère trop restreint par manque de densification urbaine autour des gares.

La commission constate que pour le projet urbain de nombreux paramètres sont plus favorables : Les correspondances sont plus nombreuses, les densifications urbaines plus importantes, ce qui devrait permettre une augmentation importante du bassin de chalandise.

Le taux de rentabilité très réduit constaté au niveau du premier tronçon de la phase 1 mis en service fin 2004 a plusieurs origines : le faible maillage de ce tronçon avec des modes lourds de transport (RER et trains), mais également son linéaire limité qui ne permet pas d'apprécier véritablement la pertinence de l'infrastructure.

Dès lors que la décision de réutiliser la Grande Ceinture a été actée et démarrée, il apparaît, d'une part nécessaire de poursuivre ce tracé, y compris au-delà d'Achères jusqu'à Cergy, mais aussi de s'interroger sur le maillage offert et les populations desservies actuellement et potentiellement dans le futur.

Question :

3. *Le maître d'ouvrage a-t-il un retour d'expérience sur la fréquentation de ses lignes de Tram en fonction de la taille de la ville desservie ?*

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Il est difficile d'établir une corrélation entre la taille d'une ville et la fréquentation des lignes de tramway qui la desservent. Ainsi, la fréquentation d'une ligne de transport collectif est fonction notamment des populations et emplois qu'elle dessert, du niveau de service de la ligne, du taux de motorisation sur le territoire et d'autres facteurs intrinsèques au territoire (maillage actuel du réseau de transports, congestions routières, organisation du territoire,...).

Ainsi, il n'y a pas de corrélation entre la taille de la Ville et la fréquentation du projet qui la dessert. Dans le cadre du Tram 13 express Phase 2, le tracé urbain s'avère adapté à une optimisation de sa fréquentation grâce au maillage qu'il offre avec les transports collectifs majeurs du territoire et grâce à sa meilleure desserte des populations et emplois.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte que la Maîtrise d'Ouvrage n'a pas de retour d'expérience pour déterminer s'il existe une corrélation entre la fréquentation du tramway et la taille de la ville où il est implanté.

La commission note cependant que dans la question précédente, la Maîtrise d'Ouvrage a bien corrélié la fréquentation du tramway avec l'importance de son bassin de chalandise. Elle pense que si les travaux d'installation sont réalisés correctement, il y aura une certaine corrélation entre la fréquentation et la taille de la ville.

Synthèse du thème 7 : Analyse socio-économique et utilité économique du projet**Tracé urbain**

A l'analyse des informations sur les coûts, la commission d'enquête considère que, pour la partie purement urbaine, le projet ressort à un prix de revient qui se situe dans la moyenne des coûts observés pour des trams équivalents. Elle constate que le coût global est cependant presque deux fois supérieur au coût du tracé initial.

Pour les effets économiques locaux, c'est le point extrêmement positif de ce dossier. Le fait de transformer une partie du parcours en tram urbain doit générer une augmentation de l'attractivité de la ville, même si la desserte n'est que partielle. La traversée de Poissy permet aussi d'augmenter le « bassin de chalandise » et aussi de bénéficier de l'augmentation de ce bassin par la réalisation de nouveaux programmes d'habitations et de nouvelles zones d'emplois-

La Maîtrise d'Ouvrage a bien montré que la fréquentation était très logiquement corrélée avec l'attrait de la ligne. Celui-ci est très lié aux correspondances avec d'autres lignes de train et

aussi avec les possibilités d'intermodalités existantes ou mise en œuvre par la Maîtrise d'Ouvrage.

En conclusion on peut remarquer que ce projet de tracé urbain, bien que d'un coût « brut » supérieur au tracé initial, permet d'obtenir une rentabilité interne supérieure. On peut aussi ajouter que cette rentabilité est potentiellement évolutive positivement par les augmentations de fréquentation que doivent générer les mises en service de nouvelles lignes.

Tracé initial

En premier lieu on doit rappeler que le coût du tracé initial est presque deux fois inférieur à celui du tracé urbain.

L'impact socio-économique du projet initial, comparé au tracé urbain était de nature différente.

L'utilité économique du tracé initial était attaché à l'intérêt régional des liaisons de caractère Nord-Sud qui était l'idée de base de la création de cette ligne. Il évitait l'agglomération de Poissy, contrairement au tracé urbain qui satisfait également l'intérêt local.

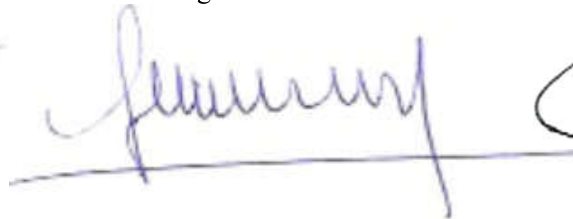
Fait à Paris, le 23 avril 2018

La commission d'enquête

Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Alain CLERC



EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

Aucune observation n'a été déposée concernant cette enquête.

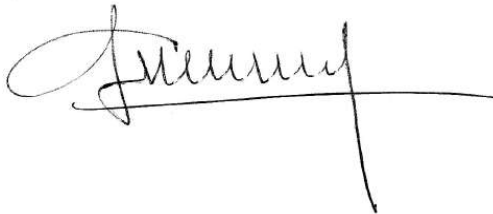
Fait à Paris, le 23 avril 2018

La commission d'enquête

Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE



Membre titulaire,
Georges-Michel BRUNIER



Membre titulaire
Alain CLERC



CHAPITRE 4

ANNEXES

ANNEXES

Elles concernent les pièces venant compléter ce rapport, pour une compréhension exhaustive de son contenu.

Sont ainsi présentées, dans le cas du présent rapport :

- le dépouillement exhaustif des observations, courriers et courriels déposés lors de l'enquête publique complémentaire unique, avec leur ventilation selon les neuf thématiques concernant l'enquête DUP et celle concernant l'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Saint-Germain-en-Laye présentées dans ce rapport, dans le chapitre 3 ;
- et le procès-verbal de synthèse établi à l'issue de l'enquête.

Le mémoire en réponse de la Maîtrise d'Ouvrage est joint, dans son intégralité dans le volume 3 « pièces jointes ». En effet, les réponses apportées à chaque thème et sous-thème ont été systématiquement intégrées dans la partie « réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'ouvrage » dans le chapitre 3 du présent rapport, « examen des observations ».

Il serait ainsi redondant de replacer ici le mémoire en réponse.

Les annexes se différencient des pièces jointes qui sont destinées à l'autorité organisatrice de l'enquête et regroupent, dans un document distinct, document 3 « pièces jointes » :

L'ordonnance de désignation de la commission d'enquête, l'arrêté préfectoral, les certificats d'affichage, les contrôles effectués, les parutions officielles dans les journaux, les mesures de publicité complémentaire, le compte-rendu de la réunion publique réalisé par la commission d'enquête et son verbatim, le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage, les courriers échangés sollicitant le report de la date de remise du présent rapport.

