Rapport de Contre-Expertise du projet

Le **rapport de contre-expertise** (Rapport Final de « **Rail-Concept**«) commandée par la Mairie est désormais publié sur le site de la municipalité (page sur le projet RATP).

Comme nous le supposions, les analystes ont souligné les incertitudes dans les hypothèses de départ pour les Phases 1 & 2, et démontré la contre-productivité de la Phase 3.

Finalement, les résultats de cette contre-expertise de Rail-Concept confirment nos premiers ressentis et proposent de nouvelles pistes d'optimisation. C'est donc pour nous un point positif et ce rapport est un élément important pour toute demande relative à ce projet.

De plus, les **Conclusions de la Mairie sur l'étude** sont aussi publiées sur le même site et nous en retenons notamment **les points plus bas**.

Le Collectif se réjouit de la position que la Municipalité y affiche, sachant qu'il est d'autant plus important de geler la phase 1 pour pouvoir y intégrer les besoins d'aménagement des abords de gare (Comité de pôle) et les propositions mentionnées par Rail Concept dans sa contre-expertise.

MAIS… l'incertitude demeure sur le gel de cette phase 1 dans les temps car il semble que seule une décision rapide de la nouvelle Présidente du STIF (Valérie Pécresse) puisse stopper la « machine » et permettre une remise à plat du projet.

En attendant cette prise de conscience et décision par le STIF, seul le refus par la Mairie des « Arrêtés de Voiries » semble envisageable pour bloquer et freiner cette « machine ». La « machine » a en effet prévu de démarrer les travaux de cette phase 1 au printemps 2016.

Extrait des ***Conclusions de la Mairie sur l'étude*** *:*

Au vu de l'étude réalisée par RAIL-CONCEPT, il est urgent de poser les problèmes dans le bon ordre et objectivement :

− déterminer quelle offre de transport est à développer pour couvrir quel besoin

− décider si un éventuel renfort de cette offre doit être traité par une augmentation de la fréquence ou de la capacité de transport des rames, ce qui n'a pas du tout les mêmes conséquences : le gabarit des futurs matériels est déterminant pour les dimensions des quais et des voies ainsi que le positionnement des matériels de voies et de la signalisation

− ne pas créer des infrastructures nouvelles dont la nécessité n'est pas avérée.

En d'autres termes, ***ne pas mettre la charrue avant les bœufs et ne pas placer ainsi les décideurs devant des faits accomplis !***

Concrètement, il faut :

• ***Geler les travaux de phase 1*** *qui empêcheraient de prendre en considération les recommandations d'optimisation de Rail Concept ou préempteraient le futur plan de voies à approuver en phase 2.*

• ***Remettre à plat le projet de phase 2*** *afin qu'il intègre à la fois les*

préconisations d'optimisation de Rail Concept, les résultats de l'étude concernant le renforcement de l'offre de transport et les décisions à prendre en 2016 sur le renouvellement du matériel roulant.

• ***Définitivement abandonner la phase 3*** *et économiser ainsi 50 M€ tout en évitant les effets détestables sur l'environnement du tiroir de retournement.*

Le budget correspondant devrait être ré-alloué à des travaux directement profitables aux usagers de la gare.