

## **Grand Paris Express : un accord attendu, mais bien des questions se posent encore**

On ne peut que se féliciter qu'un accord soit intervenu entre l'Etat et la région Ile-de-France sur un compromis où chacun retrouve ses petits. J'espère que le « Grand Paris Express » sera soumis au débat public sur la base d'un dossier moins léger que ceux accompagnant Arc Express et le Grand Huit, dossier établi sur la base d'un projet bien défini indiquant la localisation de toutes les gares, d'hypothèses démo-économiques réalistes, de prévisions de trafic fiables et comportant un bilan socio-économique de chacune des principales lignes nouvelles.

Sans attendre les résultats de ce nouveau débat public, il faut entreprendre sans plus tarder les grandes opérations les plus urgentes : extension à Mairie de Saint-Ouen de la ligne 14, étude du doublement du tunnel RER entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord et schémas directeurs des lignes RER C et D.

### ***Observations sur le réseau Grand Paris Express, les points positifs :***

Arc Express, le projet régional, est acté ainsi que l'extension de la ligne 14 jusqu'à Carrefour Pleyel. Les schémas directeurs des lignes C et D sont confirmés et le doublement, absolument nécessaire à mon sens, du tunnel emprunté par les lignes B et D du RER entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord va être étudié dans les meilleurs délais.

L'extension de la ligne 14 à Orly (avec correspondance avec la ligne 7 à Maison Blanche) est une bonne solution mais il conviendra de s'assurer que la ligne 14 est bien en mesure de supporter ce nouveau trafic compte tenu des effets des projets de développement programmés par la ville de Paris (cf. contribution de l'APUR du 6 janvier 2011).

L'abandon de la proposition d'extension de la ligne 14 au nord vers Roissy s'imposait, notamment du fait de l'inadaptation du métro sur pneu. La solution proposée qui consiste à intégrer la desserte de Roissy avec la section Nord Ouest d'Arc Express devra être comparée avec une liaison indépendante Roissy - Carrefour Pleyel en correspondance avec la ligne 14 et la rocade Arc Express. S'agissant de la desserte de Roissy, il faut aussi savoir qu'avec le doublement du tunnel Châtelet-les-Halles - Gare du Nord, la capacité de la ligne B pourra être augmentée de 50 %, ce qui pourrait rendre inutile la nouvelle liaison vers Roissy.

Les sections de rocade lointaines, traversant des zones peu denses (Versailles – Saclay – Orly et l'arc grand Est), sont certes retenues, mais leur programmation, suivant les recommandations du rapport Carrez, est remise au delà de 2025, ce qui laisse le temps de reconsidérer le choix du mode et d'opter pour le tramway ou le bus en site propre, modes bien appropriés aux zones desservies. Les contraintes financières, supposées surmontées dans l'euphorie de l'accord, ne manqueront pas d'ailleurs de rappeler les décideurs à plus de rationalité économique.

En définitive, il ne reste pas grand chose du Grand Huit de Christian Blanc, quoiqu'en pense Valérie Pécresse qui estime que « 90% du projet de l'Etat a été conservé » et c'est tant mieux (cf. mes contributions des 16 octobre et 9 décembre 2010).

### ***Observations sur le réseau Grand Paris Express, les points négatifs ou à préciser :***

Ma première interrogation concerne le tracé et les stations d'Arc Express à l'Est et au Nord. La carte jointe au texte de l'accord indique deux options de tracé à l'Est et ne mentionne pas les stations.

- le tracé par Noisy-le-Grand est beaucoup trop éloigné, son trafic potentiel, fonction de la densité de l'urbanisation desservie, sera insuffisant. Arc Express doit rester dans les communes les plus denses de la première couronne et offrir une connexion avec la ligne 9 et la ligne 11 prolongée.
- il est impératif qu'entre Champigny le Plant et Carrefour Pleyel, Arc Express offre une finesse de desserte égale à celle offerte sur la section Sud. Il faut être sûr que l'option défendue par les promoteurs du Grand Huit d'une interstation longue (3 ou 4 km) est abandonnée au profit de la seule efficace : interstation de 1 à 1,5 km selon la densité des zones traversées et les connexions avec le réseau radial.
- Il n'est pas acceptable que le maire de Nogent-sur-Marne puisse s'opposer à la construction de gares sur le territoire de sa commune. Arc Express est un projet d'intérêt régional et national.

A l'ouest, le tracé par Rueil est plus utile que celui longeant la Seine qui viendrait doubler le tram T2 et les lignes SNCF.

Enfin, s'agissant de la programmation de la rocade, l'accord reste assez peu précis et il serait regrettable que les premières sections ne soient pas mises en service dès 2017 comme le prévoit la Région.

Plusieurs opérations que je juge essentielles ne sont pas budgétées sur la période 2010 – 2020 (annexe 2 du protocole d'accord) :

- le doublement du tunnel emprunté par les lignes B et D entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord, opération dont le coût devrait être inférieur à 500 millions € (l'interconnexion de la ligne D entre Gare de Lyon et Châtelet, de même longueur, a coûté 340 millions en euros de 2010),
- l'automatisation de lignes de métro (500 à 600 millions € par ligne, matériel roulant compris),
- l'extension de la ligne 10 jusqu'à la connexion avec Arc Express, afin d'irriguer l'ensemble formé par Paris-Seine-Rive-Gauche et le secteur des communes d'Ivry et Vitry longeant la Seine, où un véritable rééquilibrage de l'emploi à l'est pourrait être obtenu sur un site potentiellement très attractif : 1 milliard € environ.

En revanche, le plan de mobilisation comprend un grand nombre d'opérations dont on peut se demander si elles sont vraiment indispensables :

- le tram train Massy – Evry : 400 millions € pour un trafic attendu de 27.600 voyageurs/jour, intérieur à celui d'une bonne ligne de bus parisienne,
- l'extension de la tangentielle Ouest à Achères est inutile. Il y a eu déjà assez d'argent public gaspillé pour la liaison Noisy-le-Roi – Saint-Germain-en-Laye (près de 100 millions d'euros pour 1627 voyageurs par jour comptés en 2005 !),
- l'extension de la ligne 8 du métro à Créteil Parc des Sports est-elle vraiment urgente et quel est son taux de rentabilité pour la collectivité ?
- le tramway T7 dont le trafic sera nécessairement très affecté par l'extension de la ligne 14 à Orly ne devrait pas être nécessairement abandonné mais au moins adapté en vue d'une bonne complémentarité avec la ligne 14,
- les TCSP Sénart – Evry et Pompadour – Sucy (230 millions € au total) sont-ils vraiment urgents, comparés à la nécessité de remettre à niveau le cœur du réseau francilien ?
- le TCSP Saint-Quentin – Orly via Saclay est-il le substitut au métro proposé par la SGP ? Si oui, il est utile, sinon il faut geler ce projet et remettre à plat la desserte du plateau de Saclay, le désaccord entre l'Etat et la Région ne pouvant subsister longtemps.

Cette liste (non exhaustive) m'amène à m'interroger sur le bien fondé d'une politique de transport dispersée sur une multitude de projets dont l'intérêt socio-économique est douteux alors que les principales lignes de métro (excepté la 14) et les grands axes du RER sont complètement saturés. Un observateur impartial pourrait penser que la liste des projets « à accélérer » est surtout destinée à satisfaire le maximum d'élus locaux, souvent ceux des communes peu denses où la voiture reste et restera le moyen de transport le plus efficace.

### ***Rationaliser les décisions d'investissement***

Il existe un critère de choix des investissements : le bilan socio-économique qui permet de classer les projets selon leur taux de rentabilité pour la collectivité (TRI), outil critiquable certes, mais qui a le mérite d'exister. Les bilans « avant – après » établis conformément à la loi donnent aussi d'utiles enseignements aux décideurs de même que les rapports de la cour des comptes.

Les projets qui traversent de nombreuses communes de grande couronne et dont les tracés font de si jolis traits colorés sur la carte de l'Ile-de-France ne sont pas nécessairement les plus utiles pour la collectivité, même lorsqu'ils ne sont pas très coûteux. Il y a fort à parier que le doublement du tunnel RER entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord rendra (pour un coût sensiblement égal) plus de services aux franciliens que le tram train Massy – Evry ou que l'ensemble de la tangentielle Ouest si elle est achevée un jour. Les TRI du tram T4 ou de l'extension du tram T1 à Noisy-le-Sec sont-ils connus et confirmés par les bilans « avant – après » ? En tout état de cause, ils doivent difficilement atteindre 10%, alors que celui de la ligne 14 est de l'ordre de 35% (bénéfice annuel supérieur à 500 millions €, dont 375 millions pour le gain de temps de 12 mn en moyenne par trajet des 500.000 usagers journaliers, rapportés à un investissement, matériel roulant compris, de 1450 millions € de 2010). Encore faut-il ajouter le bénéfice, non chiffré, de la décongestion du réseau : les 25.000 voyageurs qui transitent de Gare de Lyon vers Châtelet à l'heure de pointe du matin sur la ligne 14 sont autant de voyageurs potentiels en moins sur les RER A et C et la ligne 1 du métro qui de toutes façons n'auraient pas pu les accueillir puisqu'elles sont saturées.

Un peu plus de rationalité aurait conduit, selon la Cour des Comptes, à étudier sérieusement l'implantation du tram T3 sur la petite ceinture ferroviaire au lieu du boulevard des Maréchaux. On aurait obtenu, pour un coût inférieur ou égal, un service comparable à celui du métro rapide en termes de vitesse, de régularité et de capacité, service bien supérieur à celui offert par un tramway guère plus rapide que le bus PC qu'il a remplacé et déjà saturé.

Bref, au-delà des a priori idéologiques, il y a une rationalité économique qu'il n'est coupable de négliger. Chaque mode de transport a son domaine de pertinence en termes de coût/avantages pour la collectivité. Pour les liaisons en rocade, le métro s'impose lorsque la densité est supérieure ou égale à 120 P+E (population + emplois) par hectare, ce qui est le cas pour Arc Express dans sa version la plus rapprochée et ce qui n'est évidemment pas le cas pour la desserte du plateau de Saclay ou pour l'arc grand Est. A l'inverse, pour les densités faibles (inférieure à 40 P+E/ha), c'est l'automobile qui l'emporte et bien sûr le bus pour les non-motorisés. Dans la plage intermédiaire, le tramway et le bus en site propre sont les solutions les plus efficaces.

### ***Gouvernance des transports en Ile-de-France***

La situation actuelle où la SGP et le STIF se partagent les responsabilités de la conception et de la maîtrise d'ouvrage des projets n'est pas satisfaisante même si le protocole d'accord entre l'Etat et la région précise certains points importants concernant le décret qui fixera la coordination technique entre les deux entités et le financement de l'augmentation des dépenses d'exploitation. Je reste persuadé que la SGP n'a plus aucune raison de subsister et qu'il importe de renforcer les moyens humains du STIF pour qu'il puisse faire face avec RFF, la RATP et la SNCF à l'augmentation prévisible de sa charge de travail.

Le 29 janvier 2011

Jean Vivier

Conseiller scientifique de l'Union Internationale des Transports Publics, ancien chef des services d'études, retraité de la RATP