

Observations sur le réseau du Grand Paris

Contribution au débat public déposée le 16/10/2010

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

A. Grand Paris et aménagement du territoire

1. Le réseau du Grand Paris est censé conforter Paris, « ville-monde », face à ces concurrentes : New York, Londres, Shanghai, etc. en renforçant 8 pôles de développement, les fameux « clusters » de Christian Blanc. C'est une idée bien simpliste, l'attractivité d'une métropole dépend en effet de facteurs multiples dont la qualité de la vie dans le cœur de la ville (disons les 5 ou 6 millions d'habitants concentrés dans la zone dense) que le Grand Huit ignore presque complètement.
2. La question de l'équilibre entre Paris et la province a été aussi ignorée. Faut-il creuser encore plus l'écart entre la richesse de l'Ile-de-France et celle des autres régions alors que le PIB/hab y est déjà supérieur de 75 % et que l'écart varie du simple au double entre les régions les moins riches et l'Ile-de-France ? A moins que nos gouvernants n'aient prévu de construire des « Petits Huits » en province pour une vingtaine de milliards d'euros supplémentaires. L'Allemagne et les États-Unis montrent qu'on peut avoir une économie puissante sans concentration sur une seule « ville monde ».

B. Les « clusters », moteur de la croissance ?

1. La comparaison entre le plateau de Saclay et la Silicon Valley a été beaucoup utilisée. Il faut rappeler que la Silicon Valley californienne s'étend sur un territoire vaste comme la moitié de l'Ile-de-France urbanisée. C'est plus un ensemble d'entreprise du même type dispersé sur un espace très étendu qu'une zone géographique proprement dite. À l'heure de l'internet à haut débit, le regroupement géographique n'a pas le même intérêt qu'il y a 20 ou 30 ans. Le relatif échec de Sophia Antipolis devrait aussi être médité. L'essor économique de la région parisienne ne peut et ne doit pas être porté uniquement par des « pôles de développement ». C'est l'ensemble de l'aire urbanisée qui doit bénéficier d'une accessibilité améliorée, en commençant par renforcer et étendre les transports publics dans les zones les plus congestionnées.
2. Si la Défense et le plateau de Saclay sont bien des pôles d'excellence reconnus mondialement, en est-il de même des 6 autres pôles, aux contours géographiques mal dessinés, sélectionnés plus ou moins arbitrairement ? Pourquoi ne pas y avoir ajouté l'ensemble formé par Paris-Seine-Rive-Gauche et le secteur des communes d'Ivry et Vitry longeant la Seine sur 5 ou 6 km, où un véritable rééquilibrage de l'emploi à l'est aurait pu être obtenu sur un site potentiellement très attractif ?
3. Ce ne sont pas les quelques « clusters » sélectionnés qui assureront à eux seuls l'essor économique de la région. Celui-ci résultera plutôt d'une action (pas seulement dans le domaine des transports publics) en faveur de tous les pôles d'emplois existants et de leur bonne intégration à la ville dans une optique de mixité population-emplois.

C. Desserte des pôles et accessibilité

1. Une première remarque : on ne dessert pas un pôle aussi étendu que le plateau de Saclay avec une station unique. On peut dire plus ou moins la même chose à propos des autres pôles de développement du Grand Paris, excepté la Défense. Les cartes d'accessibilité figurant dans le dossier sont trompeuses : elles ne concernent que la population (P) et les emplois (E) situés à proximité immédiate des stations, disons dans un rayon de 400 m, soit 4.000 P+E pour une densité de 80 P+E/hectare (densité très élevée pour la grande couronne : plus de 3 fois la densité actuelle). C'est peu rapporté à l'ensemble des pôles considérés. Il manque le réseau de tramway et d'autobus indispensable pour irriguer ces vastes secteurs à partir des rares stations de métro proposées. Une autre solution consisterait à augmenter le nombre des stations, ce que les communes que le métro traverse sans s'arrêter demanderont certainement. Tout cela n'est pas gratuit et s'ajouterait aux 23 milliards du Grand Huit.

2. Une seconde remarque : A quoi sert de relier les pôles entre eux ? A rien : le trafic interpôles représente moins de 5 % du trafic d'une rocade. Quelle logique peut-il y avoir à relier le « cluster biotech » à la « Cité Descartes » et celle-ci à son « terrain d'exercice », les cités dortoirs de Clichy-Montfermeil, si ce n'est celle d'un discours naïf ou quelque peu démagogique. C'est la liaison rapide vers Paris qui importe pour favoriser le succès d'un pôle en grande couronne. C'est cette liaison qui assure la meilleure accessibilité aux actifs pour les entreprises. Sous son apparence de modernité le Grand Huit est un projet ringard. C'est une nouvelle mouture du « ring » proposé par la DREIF il y a 15 ans et qui, à l'époque, avait été écarté au profit d'Orbitale, rocade de proche banlieue proposée par l'IAURIF.
3. Il serait intéressant de comparer les sections de rocades lointaines du Grand Huit (Rueil – Orly et Champigny – Le Bourget) avec des systèmes de rabattement en tramway (ou en bus en site propre) sur les gares SNCF et RER des pôles de Saclay, Sud de Paris, Est parisien - Cité Descartes et Est Seine Saint Denis. Avec les 8 ou 10 milliards économisés on pourrait construire 3 à 400 km de lignes en site propre au sol bien adaptées à ces zones de densité moyenne. Il est vraisemblable qu'avec 150 km (2 à 3 milliards d'euros) on offrirait à ces « pôles » une bien meilleure accessibilité que les 14 stations de métro proposées.

D. Grand Huit et étalement urbain

1. Alors que la plupart des métropoles européennes ont choisi la compacité comme modèle de développement, le Grand Paris propose l'extension, focalisée certes autour de pôles. Mais les rocades interpôles ne manqueront pas d'induire une urbanisation étale (du type de celle de la grande couronne) le long de la ligne. Il est en effet vraisemblable que les communes traversées entre les pôles seront nombreuses à réclamer une station (voir point C1). Le Grand Huit encouragera l'étalement urbain et l'usage accru de l'automobile et ceci d'autant plus que les habitants de la proche couronne dense, de plus en plus encombrée et polluée, seraient tentés de déménager en grande couronne.
2. À l'inverse, Arc Express, s'il dessert la proche couronne, favorise la compacité en réduisant la congestion et la pollution et en aidant à la transformation des friches industrielles proches de Paris en zones denses où emplois et population sont mêlés.

E. Abandon de l'objectif de rééquilibrage à l'est des emplois

1. Le Grand Huit accentue le déséquilibre Est-Ouest de la région en insistant sur la liaison Saclay - Versailles - La Défense – Roissy, le barreau Est (alibi pour le grand barreau ouest ?), tellement irréaliste, étant voué à l'abandon. Il est invraisemblable que le vaste secteur de Seine Amont, au Sud-Est de Paris-Seine-Rive-Gauche sur les communes d'Ivry et Vitry, soit laissé à une reconversion sans ambition alors que ce secteur bénéficie d'une situation exceptionnelle et pourrait être desservi par Arc Express et le prolongement de la ligne 10 du métro.
2. La desserte de Clichy-sous-Bois et Montfermeil par le tramway prévu par la Région est plus utile aux habitants qu'une unique station de métro. Pour l'accès aux gares du RER la finesse de la desserte en tramway compense sa moindre vitesse et le tramway assure en plus les liaisons internes à la cité et peut ainsi jouer un rôle fédérateur tout en améliorant la qualité de l'environnement.

F. Le métro n'est pas adapté aux zones peu denses

1. Le choix du mode de transport ne peut faire abstraction de son coût rapporté au service rendu. Le métro est le mode le plus efficace (en termes de coût pour la collectivité intégrant la valeur du temps de transport) si la densité desservie est supérieure à 120 P + E/hectare. Chaque mode a son domaine de pertinence et pour les déplacements en rocade sur le plateau de Saclay ou entre la Cité Descartes et Roissy - Villepinte, c'est l'automobile qui s'impose (électrique à terme) avec bien sûr un service de bus pour les non-motorisés.
2. Le Grand Huit ne peut pas concurrencer l'automobile sur les liaisons domicile – travail en rocade de grande couronne. Il n'aura pas plus de succès à cet égard que les tangentielles SNCF. En effet, si le rabattement sur une station en voiture près du domicile est aisé, la diffusion à l'arrivée au pôle restera tributaire de services de bus dissuasifs, sauf pour les quelques entreprises situées à distance de marche de la station. Proposer un métro sur ces itinéraires, c'est gaspiller l'argent public.

3. Les concepteurs du Grand Huit se sont-ils intéressés au trafic des tangentielles SNCF ? Il est vrai qu'il est tellement faible qu'il est difficile de se le faire communiquer. Pourtant elles proposent un plus grand nombre de gares par km que les rocades éloignées du Grand Huit et offrent une vitesse commerciale comparable.
4. Les concepteurs du Grand Huit se sont-ils intéressés aux lignes de métro de rocade en service dans les grandes villes du monde ? Ils auraient pu constater que ces rocades desservent des zones denses avec une interstation « normale ». L'exemple du Metrosur de Madrid, où la densité reste modérée n'est d'ailleurs pas encourageant. Le Grand Huit est un ovni. Sur les itinéraires de rocade lointaine, le choix du métro (surtout sur pneu) est absurde. Il est trop lent et offre une capacité démesurée au regard du trafic attendu.
5. L'argument du service 24h sur 24 s'apparente plus au slogan publicitaire qu'à la réponse d'un besoin exprimé par les Franciliens. Pour répondre à l'insécurité (ou du moins au sentiment d'insécurité) la nuit dans des voitures presque vides, il faudrait prévoir au moins deux agents de sécurité par rame. Par contre, je suis favorable au fonctionnement 24h sur 24 les week-ends sur la ligne 14 et la ligne 1 quand elle sera automatisée. Offrir un service métro de nuit, c'est bien, mais transporter correctement les voyageurs aux heures dites « creuses » où les voyageurs sont aussi entassés qu'aux heures de pointe, ce serait encore mieux.

G. Remarques sur les tracés et les stations

1. J'ai déjà exprimé mon avis sur l'inutilité des sections Rueil – Orly et Champsigny – Le Bourget. Je m'en tiendrais donc au reste du réseau. Commençons par la ligne 14 que je connais bien en étant l'inventeur (avec Louis Marchand). Elle a été conçue dès l'origine pour recevoir des trains de 8 voitures se succédant toutes les 90 secondes. Elle peut transporter 40.000 voyageurs par sens et par heure. Elle supportera donc aisément l'extension à Mairie de Saint-Ouen, indispensable pour décongestionner la ligne 13. Elle pourrait probablement aussi supporter le trafic induit par la desserte des aéroports. Mais se pose alors, pour Roissy CDG du moins, la pertinence du prolongement comparé à une desserte rapide indépendante à partir de Mairie de Saint-Ouen, en correspondance avec la ligne 14 et la rocade de proche banlieue. En cas d'extension à Orly, il faut prévoir une station à Maison Blanche (dont l'infrastructure est peut être déjà réalisée pour accueillir l'atelier d'entretien actuel : à vérifier auprès de la RATP). La connexion avec la ligne 7 à Maison Blanche est utile et commode pour les voyageurs selon mes souvenirs de chef du service des études à la RATP, tandis que la correspondance à Châtelet est très dissuasive.
2. Entre Saint Denis Pleyel et la Défense, le meilleur itinéraire (en termes de trafic et de bilan socioéconomique) passe par Clichy, Levallois et Neuilly. La même remarque s'applique à Arc Express. De toute façon, la proximité des tracés entre le Grand Huit et Arc Express dans ce secteur ne doit pas faire illusion car les distances interstation ne sont pas les mêmes (2 à 3 km, au lieu de 1 km pour Arc Express) et la nature du service rendu est donc très différent.
3. Entre la Défense et Villejuif, sur la section la Défense – Issy il est inutile de doubler le tramway existant (rapide car en site propre intégral) et préférable de passer par les zones denses de Nanterre et Rueil (plutôt que de longer la Seine et les bois) avant de rejoindre l'itinéraire proposé à partir d'Issy et de le suivre jusqu'à Villejuif Louis Aragon. Ensuite, je suis favorable à un bouclage à l'Est et au Nord beaucoup plus proche de Paris qui n'a rien à voir avec le tracé du Grand Huit.

H. Evaluation du projet : hypothèses démographiques et économiques

1. Les promoteurs du Grand Huit sont très volontaristes s'agissant de l'évolution des emplois et du PIB d'ici 2025. Ils ont retenu une hypothèse de croissance de 800.000 à 1 million d'emplois sur 15 ans. L'expérience montre que la création d'emplois ne dépend que très marginalement de la réalisation d'infrastructures. En outre un tel rythme d'accroissement (60.000 par an) marquerait une rupture complète avec le passé et supposerait une arrivée massive d'immigrants qualifiés (car on peut supposer que ce n'est pas l'ouverture des frontières aux pauvres du tiers-monde qui est visée). Comment supposer en effet que l'on puisse passer d'un taux de croissance de 0,39 % l'an (moyenne 1990 – 2005) à un taux de 1 à 1,2 % ? Ces hypothèses ont-elles été validées par les organismes compétents ? Il me semble qu'elles avaient été sérieusement mises en doute par les experts de l'IAURIF.

2. Ces hypothèses sont-elles cohérentes avec celles retenues dans le dossier sur Arc Express ? Je comprends qu'il puisse y avoir des différences sur la localisation des emplois, mais au niveau global, les hypothèses démographiques et économiques ne devraient pas différer notablement.

I. Evaluation du projet : trafic

1. La validité des prévisions de trafic est liée étroitement à celle des hypothèses de population et d'emplois et, en particulier, à celles retenues autour des stations. Le précédent d'Orlyval me rend très méfiant vis-à-vis des études des projets voulus par le pouvoir. Le trafic d'Orlyval avait été surestimé de 300 % car, à l'époque de l'ultralibéralisme triomphant à la Thatcher, il fallait montrer que la privatisation d'une infrastructure de transport public était une solution réaliste. On connaît la suite...
2. Mon opinion, est que les prévisions sont exagérées, mais bien sûr, je n'ai pas de modèles de prévision à ma disposition, mais seulement une certaine expérience dans ce domaine. Commençons par la ligne « bleue » (la ligne 14 prolongée) : les 980.000 voyages/jour et 40.000 voyageurs/heure dans le sens le plus chargé me semblent élevés mais pas irréalistes (le trafic actuel de la ligne 14 est de l'ordre de 450.000 et celui de la ligne A du RER de l'ordre du million). Dans ce cas la ligne bleue serait utilisée à pleine capacité.
3. Le trafic de la ligne « verte » est fantaisiste : comment avec 11 stations, dont 4 en zones peu denses et seulement 5 offrant des connexions importantes avec le réseau radial, attirer 400.000 voyageurs/jour, soit presque autant que la ligne 14 actuelle et que la ligne B du RER, plus que la majorité des lignes du métro parisien ? Comment avec 4 stations entre Versailles et Orly atteindre un flux horaire de 8.000 voyageurs par sens, alors que sur un itinéraire comparable la liaison SNCF Versailles – Juvisy ne doit guère dépasser les quelques centaines de voyageurs (à vérifier) ?
4. Pour la ligne « rouge », le trafic est certainement surévalué. La comparaison avec Arc Xpress entre La Défense et Villejuif est instructive : le flux horaire maximal par sens serait de 32.000 sur le Grand Huit et de 18.000 sur Arc Express pour des tracés très proches. Les 18.000 me paraissent d'ailleurs exagérés si je les compare avec les prévisions que j'avais faites à la RATP où, pour un tracé plus proche de Paris (donc traversant des zones nettement plus dense), le flux horaire maximal par sens ne dépassait pas 16.000 (entre Levallois et la Défense). Je rappelle que sur les lignes de métro parisiennes, le flux maximal ne dépasse pas 20.000 (sauf sur la ligne 14). Le trafic journalier de plus de 800.000 pour 22 stations est aussi grossièrement exagéré : c'est presque le trafic du RER A et nettement plus que les RER B et C, lignes beaucoup plus longues et qui traversent Paris !
5. Bref, tout cela sent l'amateurisme ou pire, la manipulation. Je rappelle, quitte à me répéter, que sur les trajets de rocade en grande couronne peu dense, le transport public ne peut pas concurrencer la voiture (voir point F2).

J. Evaluation du projet : désaturation du réseau existant

1. L'extension de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen soulage incontestablement la ligne 13, la plus critique du réseau de métro. Pour le reste, les résultats présentés sur une planche presque illisible sont aussi sujets à caution que les prévisions de trafic. La surcharge de la ligne A étant bien connue, je suis surpris que la ligne « rouge » n'ait pas de connexion avec la branche Boissy-Saint-Léger du RER A.
2. Arc Express et les sections proches de Paris du Grand Huit soulagent le coeur du réseau dans la mesure où des itinéraires en rocade sont proposés se substituant à des trajets en transport public plus longs passant par Paris. Par contre, les sections de rocade du Grand Huit éloignées de Paris n'ont pratiquement aucun effet car les liaisons de banlieue à banlieue en grande couronne se font en voiture et ne contribuent donc pas à la saturation du réseau de transport public. Seuls les déplacements très longs (de Chelles à Versailles par exemple) peuvent emprunter le réseau de transport public radial, mais, heureusement, elles sont très peu nombreuses.
3. L'automobile est la grande absente du dossier du Grand Paris. On aurait aimé connaître les hypothèses de développement du réseau routier rapide en 2025, à moins qu'aucun investissement ne soit envisagé, auquel cas ce serait important de le signaler. On aurait aussi aimé avoir une idée du volume de déplacements transférés de l'automobile au transport public et une évaluation de la décongestion du réseau routier et des gains de temps.

K. Evaluation du projet : bilan socio-économique

1. Le bilan environnemental ne remplace pas le bilan socio-économique. C'est pourtant le seul moyen existant de comparer entre eux des projets de transport public. La méthode n'est pas idéale mais elle a le mérite d'exister et elle peut être améliorée. J'attends les bilans socioéconomiques du Grand Huit et d'Arc Express, globalement et par sections.
2. Je ne peux pas croire que cette absence de bilan socio-économique résulte de la crainte de présenter des taux de rentabilité trop faibles voire négatifs. Pour les promoteurs du Grand Paris, les grands desseins ne sauraient être entravés par leur rentabilité insuffisante...

L. Financement

1. Le financement du Grand Huit semble reposer en grande partie sur la valorisation foncière et d'éventuelles recettes fiscales nouvelles liées au développement économique à proximité des stations. Prétendre que la récupération des plus values permettrait de financer une part importante du Grand Huit est une absurdité. La puissance publique ne possède pas les terrains proches des stations. Il n'y a pas eu d'anticipation foncière et on voit mal comment il pourrait y avoir captation de la plus value. Il paraît aussi délicat de dessaisir les maires de leurs prérogatives en matière d'aménagement et difficile d'imaginer qu'ils envisagent de bon gré de bouleverser l'équilibre de leurs communes en en doublant la densité. En outre, il est bien établi que la taxation des plus values dans la zone d'influence de la ligne est une ressource mineure et très aléatoire.
2. Les promoteurs du Grand Huit se sont-ils informés auprès de l'OCDE ou de l'UITP (Union Internationale des Transports Publics) des expériences de financement innovantes ? Non probablement, car ils sauraient que la récupération des plus values reste un des sujets favoris des conférences internationales mais qu'elle n'a guère connu d'application importante en dehors de Hong-Kong, métropole extrêmement dense, où l'on peut construire un quartier de tours de 50 étages au-dessus d'un atelier d'entretien du métro. Pas grand-chose à voir avec le plateau de Saclay !
3. Dans l'esprit des propositions de Gilles Carrez, je pense que la nécessaire relance de l'investissement en transport public de masse nécessitera l'affectation de surtaxes assises sur des taxes existantes de montants élevés et stables, surtaxes appliquées dans toute la zone desservie par le transport public ferré.
4. L'Ile-de-France, comparée aux grandes métropoles mondiales (et notamment à Londres, Madrid, Vienne, Berlin... sans parler des métropoles chinoises et de Singapour), a très peu investi depuis une douzaine d'années, deux à trois fois moins rapporté au PIB que les villes citées précédemment. De mon expérience internationale, je peux affirmer qu'un effort d'investissement raisonnable sur longue période pour les transports publics (extension, modernisation et renouvellement, matériel roulant inclus) est de l'ordre de 0,5 % du PIB, soit un peu plus de 2,5 milliards d'euros par an pour l'Ile-de-France.
5. Cela ne signifie pas que l'on peut faire n'importe quoi, surtout quand la priorité est à l'évidence la remise à niveau du réseau existant. Notre métro souffre de plus en plus d'incidents et la surcharge affecte presque toutes les lignes ainsi que la ligne A du RER. L'automatisation des lignes les plus chargées est une urgence, de même que le remplacement de l'ensemble du matériel roulant de la ligne A du RER par du matériel à étages.
6. En matière de développement des infrastructures, il est temps de ne plus se contenter de nouvelles lignes de tramway (qu'il faut continuer de réaliser là où elles sont utiles) et de tangentiels SNCF plus ou moins inutiles. Il faut s'attaquer enfin aux grands équipements indispensables. Par ordre d'urgence : prolonger la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, construire une rocade métro proche de Paris, prolonger la ligne E à La Défense, desservir correctement Roissy CDG (ligne directe à partir du point de connexion entre la rocade et la ligne 14). Le Grand Huit peut attendre...

Observations sur le réseau du Grand Paris

Compléments à ma contribution du 16/10/2010, déposé le 9/12/2010

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

Une hypothèse irréaliste de création d'emplois concentrés sur 8 pôles

1. Le Grand Huit est censé créer 800.000 à 1 million d'emplois d'ici 15 ans. Cette hypothèse qui à elle seule soutient la logique du projet est invraisemblable. Elle est jugée irréaliste par tous les prévisionnistes sérieux. Le rapport du Comité d'Orientation des retraites fait état d'une fourchette de 700.000 à 1,4 million emplois supplémentaires d'ici 2030 pour la France entière : par quel miracle ces emplois seraient-ils accaparés par l'Ile-de-France ? Les experts de l'IAURIF contestent que l'on puisse passer d'un taux de croissance de l'emploi de 0,39 % l'an (moyenne 1990 – 2005 en Ile-de-France) au taux de 1 à 1,2 % retenu par les promoteurs du Grand Huit, d'autant que la population active selon l'INSEE ne devrait pas augmenter de plus de 0,45 % par an d'ici 2030.
2. Cette croissance invraisemblable de l'emploi serait concentrée à 93 % sur les 8 « clusters » choisis par les promoteurs du Grand Huit. Cela signifie que le reste de l'Ile-de-France devrait végéter. Est-ce réaliste ? Certainement pas au regard des dynamiques actuelles puisque depuis 1990 on constate que l'essentiel des créations nettes d'emplois se situe en première couronne. En seconde couronne seul le pôle de Roissy se développe rapidement et à un degré moindre les villes nouvelles de Saint Quentin en Yvelines et Marne la Vallée (source IAURIF). De la même façon, la diffusion très dispersée des gains de population pendant la même période contredit l'hypothèse de concentration sur les 8 pôles prévue par les promoteurs du Grand Huit. On notera par ailleurs que les villes nouvelles sont pratiquement absentes de la réflexion sur le Grand Paris.
3. Les « clusters » sont censés avoir été choisis pour leur importance majeure dans le domaine économique spécifique qui les caractérise. Mais là encore c'est l'arbitraire qui prévaut. Fort heureusement, les activités financières ne sont pas toutes, et de loin, concentrées à la Défense, mais aussi très présentes dans le quartier des affaires à Paris (8^{ème} et 9^{ème} arrondissements), dans le pôle de développement de Paris-Seine-Rive Gauche et son extension à Ivry, à Montrouge, Carrefour Pleyel, Pantin, Neuilly ... Quant aux activités dites créatives (cinéma, audiovisuel, jeux vidéo, musique, design, métiers d'art ...), elles sont très largement dispersées sur Paris et la petite couronne et elles sont bien moins nombreuses dans la Plaine Saint Denis que dans le centre et l'ouest de Paris et dans certaines communes des Hauts de Seine proches de Paris. Cette constatation vaut pour tous les « clusters » à l'exception peut-être de Roissy.
4. La plupart des filières se répartissent sur toute la métropole et c'est très bien ainsi. Je rappelle que la Silicon Valley, souvent citée en exemple, s'étend sur un territoire vaste comme la moitié de l'Ile-de-France urbanisée. A l'heure de l'internet à haut débit, la proximité géographique est secondaire, c'est la mise en réseau des entreprises qui est importante.

Un parti pris de concentration des emplois néfaste aux plans de l'aménagement du territoire et des besoins de transport

1. Nous avons vu que les hypothèses de croissance des « clusters » ne sont pas crédibles. Il n'en reste pas moins que la volonté de concentration de la croissance économique de la France sur 8 pôles de développement de l'Ile de France est clairement affichée. La question de l'équilibre entre Paris et la province est ignorée. Faut-il creuser encore plus l'écart entre la richesse de l'Ile-de-France et celle des autres régions alors que le PIB/hab y est déjà supérieur de 75 % et que l'écart varie du simple au double entre les régions les moins riches et l'Ile-de-France ? Est-il raisonnable de programmer la stagnation du cœur dense de la région (la Défense et la Plaine Saint Denis exceptées) au profit de vastes secteurs périphériques caractérisés par la dispersion de l'habitat et la dépendance vis-à-vis de l'automobile ?

2. Ce ne sont pas les quelques « clusters » sélectionnés qui assureront à eux seuls l'essor économique de la région. Celui-ci résultera plutôt d'une action (pas seulement dans le domaine des transports publics) en faveur de tous les pôles d'emplois existants et de leur bonne intégration à la ville dans une optique de mixité population-emplois. La concentration des emplois dans des secteurs où le taux d'emploi (rapport emplois/population active) est déjà faible a pour effet l'allongement des déplacements domicile – travail. L'exemple de la Défense est instructif à ce sujet : la longueur moyenne d'un déplacement domicile – travail y est de 15,5 km à comparer avec une moyenne générale de l'ordre de 9 km. Les « clusters » étant situés principalement en zones peu denses, cet accroissement des besoins de transport sera principalement assuré par l'automobile.
3. Joindre les pôles entre eux ne sert à rien : le trafic « travail – travail » ne représente environ que 3 % des déplacements. En outre, on ne dessert pas des pôles de plus de 100 km² avec deux ou trois stations de métro (une seule pour Saclay !). Il manque le réseau de tramway et d'autobus indispensable pour irriguer ces vastes secteurs à partir des rares stations de métro proposées.

Des prévisions de trafic irréalistes

1. Les prévisions de trafic sont aussi peu crédibles que les perspectives de population et d'emplois des « clusters ». J'ai déjà souligné les invraisemblances les plus criantes (cf. ma contribution du 16/10/2010) et celles-ci ont aussi été relevées par Jean-Pierre Orfeuill dans sa contribution du 02/12/2010. Il est vraisemblable que la surestimation grossière du trafic des lignes de rocade n'est pas seulement la conséquence de celle de la population et des emplois des « clusters », mais témoigne aussi d'une concentration abusive de la population et des emplois dans la zone d'influence des stations et d'une sous estimation des déplacements en automobile.
2. Plusieurs participants au débat ont réclamé une expertise indépendante de ces prévisions. Comment le citoyen peut-il se faire une idée de l'intérêt comparé du Grand Huit et d'Arc Express s'il ne dispose pas de prévisions de trafic cohérentes pour les deux projets. La cohérence, bien entendu, devrait aussi concerner les hypothèses d'urbanisme.

Un plan de financement de l'investissement peu convaincant

1. Le réseau du Grand Paris ne comprend pas les systèmes de rabattement sur les stations de métro en tramway ou en autobus. En outre, il est vraisemblable que des stations supplémentaires seront réclamées par les communes traversées par l'infrastructure mais qui ne disposent d'aucune station sur leur territoire. Enfin, un certain flou demeure concernant le coût des travaux de transformation des gares existantes en correspondance avec le Grand Huit. En conséquence, il est probable que le coût total du projet dépasserait les 25 milliards d'euros. La SGP devra chiffrer la totalité du coût d'investissement de son projet y compris celui des opérations liées dont on voit mal comment leur financement pourrait être imposé à la Région.
2. La Société du Grand Paris (SGP) compte sur une dotation de 4 milliards d'euros accordée par l'Etat et pour le reste, soit pour environ 20 milliards d'euros, la SGP lancerait des emprunts sur une durée de 40 ans dont les annuités seraient « couvertes par des recettes pérennes » assises sur la valorisation foncière, des recettes commerciales, une redevance d'usage de l'infrastructure versée par l'exploitant et de nouvelles ressources fiscales, plus précisément (selon les réponses apportées aux questions posées à la SGP) : une surtaxe sur la taxe locale sur les bureaux et une taxe spéciale d'équipement additionnelle. Ce montage financier qui ne précise le montant d'aucune des « recettes pérennes » précitées, suscite les commentaires suivants.
3. Est-il raisonnable d'emprunter 20 milliards d'euros alors que la priorité absolue du gouvernement est de réduire la dette publique ? Sur le point de savoir si la dette de la SGP serait ou non intégrée à la dette de l'Etat, le débat est sans grand intérêt, cette dette viendrait de toutes façons s'ajouter à la dette de la France au sens du traité de Maastricht. Pour obtenir auprès des prêteurs un taux d'intérêt convenable, la SGP devrait bénéficier de la garantie de l'Etat. C'est donc bien l'Etat qui en dernier ressort s'endetterait, ce qui est normal pour le financement d'un projet imposé par l'Etat.

4. Les recettes commerciales (locations de locaux commerciaux dans les gares) et la valorisation foncière sont des recettes secondaires, et concernant la valorisation foncière, soumises aux aléas du marché immobilier. Selon le rapport Carrez, peu encourageant sur ce dernier point, « les recettes tirées de la valorisation foncière ne peuvent être intégrées en tant que telles au plan de financement global du projet... elles seront affectées prioritairement au financement des polarités singulières du projet (comme la gare Pleyel) qui n'ont pu être qu'imparfaitement chiffrées à ce stade de définition du dispositif ». Cette dernière précision laisse supposer que le coût des gares d'échanges avec le réseau existant n'a peut-être pas été décompté dans l'évaluation faite par la SGP.
5. Les autres recettes bénéficient d'une assiette stable mais posent des problèmes de principe :
 - La redevance d'usage de l'infrastructure versée par l'exploitant, dont le montant n'est pas précisé, est une charge qui viendrait s'ajouter au besoin de financement du système de transport public, à répartir entre la participation des usagers, le versement transport versé par les entreprises et l'indemnité supportée par la Région et les départements. Que penseraient la Région et les départements opposés au projet de la SGP de cet alourdissement de leurs charges ?
 - La taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce et de stockage est une ressource importante qui, en effet, pourrait être augmentée. Le rapport Carrez évalue à 5,3 milliards d'euros le montant supplémentaire pouvant être consacré à l'investissement de transport public (pas nécessairement d'ailleurs au seul projet de la SGP). Mais cette ressource est affectée pour moitié à la Région et il est douteux que celle-ci soit d'accord pour financer un projet qu'elle réproouve.
 - La création d'une taxe spéciale d'équipement « Grand Paris » pourrait apporter 1,6 milliard d'euros, toujours selon le rapport Carrez, mais c'est une taxe régionale qui viendrait alourdir la fiscalité locale, ce que ne souhaitent pas les élus franciliens, du moins pour participer au financement d'un projet qu'ils sont très nombreux à contester. Il est donc faux de prétendre que le Grand Huit serait sans effet sur le prix du ticket et sur les impôts locaux.

Une impasse totale sur les coûts de fonctionnement et les recettes du trafic

1. Comment se prononcer sur la pertinence d'un projet dont on ne connaît ni les coûts de fonctionnement ni les recettes nouvelles générées par l'augmentation du trafic ? 185 km de lignes exploitées 24 h sur 24 ce n'est pas gratuit, même avec des trains sans conducteurs ! Quant aux recettes nouvelles, elles pourraient se réduire à peu de chose avec le système actuel de tarification par zones concentriques. Certains usagers des rocades en périphérie pourraient réduire leurs dépenses en optant pour une carte une ou deux zones s'ils n'avaient plus à traverser Paris (c'est d'ailleurs un des objectifs recherchés). Le montant des recettes nouvelles reste inconnu d'autant que nous n'avons aucune information sur le trafic transféré de l'automobile vers le transport public.
2. Pour ma part, je pense que les deniers publics consacrés au fonctionnement des transports publics seraient mieux utilisés s'ils servaient à offrir un service décent aux voyageurs entassés en dehors des heures de pointe où les fréquences sont abusivement réduites.

Observations sur les débats publics « réseau Grand Paris » et « Arc Express »

Contribution au débat public déposée le 03/12/2010

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

Sur l'objectif et l'organisation des débats

La conduite en parallèle des deux débats permet de supposer que le public est invité à comparer les deux projets. Leur coût, en outre, rend leur réalisation simultanée financièrement impossible. Faut-il en déduire que le débat permettra de faire un choix ? En principe non, puisque le réseau du Grand Paris est inscrit dans la loi.

Au plan juridique, les deux projets sont en effet inégaux : la réalisation du Grand-Huit est votée par le Parlement, tandis qu'Arc Express n'est qu'un projet de la région encore mal défini dans son tracé. Le débat sur Arc Express, interdit dans un premier temps, n'a finalement été rendu possible que par un ajout de dernière minute au texte de loi sur le Grand Paris. Bref, on a l'impression que le choix de l'Etat est déjà arrêté et, qu'au mieux, le tracé du réseau du Grand Paris sera adapté à la marge afin d'intégrer certaines portions d'Arc Express.

Cette inégalité se retrouve aussi dans l'organisation même des débats : 50 réunions pour le réseau du Grand Paris, 20 seulement pour Arc Express, alors que les deux projets concernent l'ensemble de l'Ile-de-France.

Sans vouloir mettre en cause l'indépendance des organismes chargés des évaluations du réseau du Grand Paris, on peut tout de même relever qu'ils dépendent tous étroitement de l'Etat et que le Président de la République a pris parti pour le projet de réseau du Grand Paris.

En résumé : on peut pronostiquer sans trop de risque d'erreur que le débat ne remettra pas en cause la décision de réaliser le réseau du Grand Paris, mais proposera seulement quelques adaptations (intégration d'une partie d'Arc Express, stations supplémentaires non prévues réclamées par les communes qui ne voient pas l'intérêt d'une infrastructure qui les traverse sans s'arrêter ou en s'arrêtant tous les 4 km...), adaptations qui auront évidemment pour conséquence d'alourdir le coût du projet.

Sur la nature des projets comparés

Arc Express ne couvre pas l'ensemble des départements de la Région. Ce n'est pas un projet de transport et d'aménagement global pour l'Ile-de-France, alors que le réseau du Grand Paris concerne tous les départements et peut ainsi donner l'impression de résoudre tous les problèmes de transport des Franciliens, ce qui n'est pas le cas puisqu'il devrait être complété par des lignes de tramways et de bus en site propre pour desservir effectivement les zones qu'il traverse.

L'occasion de comparer deux politiques de transport et d'aménagement globales a été manquée. Il aurait fallu ajouter à Arc Express l'extension de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (complétée par une liaison rapide vers Roissy en connexion avec Arc Express et la ligne 14), les dessertes internes des pôles de croissance en grande couronne (les « clusters » du Grand Paris) connectées avec les lignes RER et SNCF et le tramway de Clichy - Montfermeil. De son côté, le Grand-Huit aurait dû être complété par les dessertes internes des « clusters ».

On aurait ainsi pu comparer deux politiques globales, différant notamment sur la desserte des « clusters », l'une, coûteuse, celle du Grand Paris, fondée sur la liaison métro qui les relie, l'autre, plus réaliste, sur leur connexion par le tramway et les bus en site propre aux gares du RER.

Il n'aurait pas été inutile non plus de préciser la nature des futurs grands investissements routiers, car l'automobile est un moyen de transport efficace en grande couronne et restera le plus utilisé.

Sur les outils d'évaluation

Afin que les débats publics soient objectifs et ne suscitent pas des querelles d'experts sans fin, il aurait fallu que les hypothèses démographiques et les évaluations multicritères soient homogènes. Plus précisément, les conditions d'un débat public neutre sont les suivantes :

- adopter pour les deux projets une même hypothèse démographique globale au niveau de la région avec des différences de localisation de la population et des emplois proposées par les des deux maîtres d'ouvrage, ces hypothèses de répartition géographique étant soumises à une expertise commune afin de rester dans le domaine du raisonnable s'agissant des effets induits par les nouvelles gares ;
- choisir une même grille de comparaison multicritères (coûts d'investissement et d'exploitation, prévision de trafic, décongestion du réseau ferré actuellement saturé, gains de temps, effets sur l'environnement : notamment sur la compacité de l'agglomération, la consommation d'énergie et la pollution, effet sur la création d'emplois...);
- charger un même organisme de l'établissement des prévisions de trafic, de gains de temps et de l'évaluation des effets sur l'environnement ;
- charger un même organisme de l'évaluation des coûts d'investissement et d'exploitation.

Ces précautions étaient indispensables du fait de la situation conflictuelle qui oppose l'État à la Région. Les entités communes chargées des prévisions et évaluations auraient été choisies d'un commun accord par les deux maîtres d'ouvrage.

Sur le financement

Chaque projet aurait dû être accompagné de son plan de financement, expertisé par une entité commune, réunissant des responsables politiques et des experts internationaux en matière de financement des grandes infrastructures de transport urbain.

Conclusion

Aucune des conditions sur la nature des projets comparés, les méthodes d'évaluation et le financement n'est respectée. Les chiffres les plus fantaisistes circulent (comme les 1,2 million d'emplois « créés » par le réseau du Grand Paris). Il faut donc s'attendre à un débat confus dont il ne ressortira rien de concret, mais seulement la décision de poursuivre les études afin de rechercher un improbable compromis où le réseau du Grand Paris (déjà décidé puisque voté) intégrerait un peu d'Arc Express. La question du réalisme financier du Grand Huit restera toujours posée.

Observations sur le scénario de mobilité de l'Atelier International du Grand Paris

Contribution au débat public déposée le 03/12/2010

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

Comme si la confusion n'était pas déjà suffisante avec la confrontation entre le réseau du Grand Paris (le Grand Huit), projet de l'Etat et Arc Express, projet de la Région, un troisième schéma est proposé à la demande du Président Nicolas Sarkozy par 10 architectes de renom réunis au sein de l'Atelier International du Grand Paris.

Pouvait-on attendre de la part d'architectes peu au fait des questions de transport un projet adapté aux enjeux de la région ? Non sans doute, mais comme certains prétendent que ce projet réussit la synthèse tant souhaitée du Grand Huit et d'Arc Express (cf. contribution de Benjamin Thominet du 24/11/2010), il n'est pas inutile de l'examiner.

Une première constatation d'abord : nos « grands architectes » ne soutiennent plus le « grand tram », panacée universelle dont ils vantaient le caractère ludique à défaut d'en démontrer la faisabilité et l'efficacité. L'époque n'est plus à la figure postmoderne du nomade voyageant pour son plaisir en contemplant le paysage urbain de sa fenêtre du tram. La dure réalité est de retour où il faut soulager les misères des usagers des transports publics entassés dans des trains bondés.

Le métro souterrain fait désormais partie du projet des architectes qui proposent de prolonger la ligne 14 et qui reprennent à peu près les sections sud et nord d'Arc Express (lignes bleu pâle et verte). Encore un petit effort et ils découvriront la rocade Arc Express dans sa totalité !

Il y a beaucoup à dire en revanche des autres lignes qui évoquent plus le bricolage qu'un projet cohérent de transport et d'urbanisme.

Commençons par la ligne verte qui n'est qu'une branche de la ligne C du RER arrêtée à Orly. Cette branche ne supporte aujourd'hui qu'un trafic très modeste ; son interruption à Orly ne pourrait que le réduire un peu plus.

La réouverture de la grande ceinture Est (ligne grise) est un vieux projet maintes fois évoqué depuis 30 ans au moins. Il faut savoir qu'elle supporte toujours un trafic de marchandises et que l'insertion de services voyageurs nécessite sur plusieurs sections l'installation de voies nouvelles avec élargissement de l'emprise. La signalisation est à refaire, des protections phoniques à installer et des gares à créer avec leur voirie d'accès. Mais surtout, il faut souligner que cette infrastructure est très mal située pour desservir la population et que la reconversion de voies de triage, d'entrepôts et d'usines en nouveaux pôles urbains serait difficile (dépollution, attractivité faible de ces secteurs comparés à d'autres plus proches de Paris et/ou moins dévalués).

La ligne rouge est la plus problématique de toutes. Couplée avec A1 et A86, elle est mal située entre Roissy et Nanterre où sa zone d'influence se limite principalement aux implantations logistiques inhabitées et peu génératrices d'emplois rapportés à la surface occupée. Couplée avec la ligne U entre la Défense et Versailles, elle vient redoubler la desserte SNCF existante et le tram T2. Arc Express évite bien entendu cet écueil en desservant les quartiers encore à l'écart des transports publics de masse de Nanterre, Rueil-Malmaison et Saint-Cloud. Inefficace en termes de service rendu, la ligne rouge apparaît aussi très difficile à réaliser, notamment sur les sections d'autoroute en viaduc et entre A B6 et la grande arche de la Défense. Enfin, elle viendrait perturber un peu plus l'exploitation des lignes SNCF du faisceau Saint-Lazare en direction de Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.

La proposition de liaison souterraine à grand gabarit entre la Gare du Nord et la gare Montparnasse est inattendue. Il y a vingt ans la SNCF proposait de relier la gare Saint-Lazare à la gare Montparnasse, ce qui avait tout de même pour mérite de soulager la ligne 13, la plus critique du métro parisien. Si cette liaison inter-gares est destinée à faire circuler des TGV, on peut imaginer qu'il y a d'autres solutions de contournement périphérique plus économiques. Si c'est pour soulager le métro, c'est sans doute très peu efficace. C'est un projet à plusieurs milliards d'euros (plus cher que l'extension de la ligne E à la Défense car il y aurait deux gares nouvelles à construire). Beaucoup plus modeste et beaucoup plus utile serait le doublement du tunnel emprunté par les lignes B et D du RER entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord. Faire sauter ce goulet d'étranglement du RER permettrait d'accroître de 50 % la capacité de la ligne B, aujourd'hui saturée, et de mettre fin au partage des sillons entre les lignes B et D qui est une cause majeure des perturbations quotidiennes de l'exploitation de ces lignes.

Reste la suggestion de réserver un site propre pour autobus sur certaines autoroutes. Les réalisations dans ce domaine sont rares à ma connaissance, en dehors de Madrid où depuis plus de 10 ans un tel système fonctionne convenablement (deux voies réservées aux autobus et au covoiturage, réduites à une seule voie réversible sur la partie terminale, strictement réservée aux autobus). Il faut toutefois souligner :

- qu'il est plus aisé d'utiliser, comme à Madrid sur la majorité du site propre, un espace laissé libre sur l'emprise de l'autoroute que de convertir des voies existantes en voies réservées aux autobus,
- que les voies réservées doivent acheminer (au moins aux heures de pointe) autant de voyageurs qu'une voie autoroutière, soit environ 2000 passagers/heure, ce qui nécessite le regroupement de plusieurs lignes de bus desservant les communes environnantes et une action vigoureuse en faveur du covoiturage,
- que les terminus de bus aux portes de Paris, en bonne correspondance avec le métro et le RER, peuvent s'avérer difficiles à implanter,
- que le trafic attendu est sans commune mesure avec celui d'un RER (10 fois moins sur A4 par exemple que sur la branche Marne-la-Vallée du RER A).

Cela dit, cette suggestion des architectes mérite d'être étudiée, au moins sur A4.

Gouvernance des transports franciliens et plan directeur 2011 - 2030

Contribution au débat public déposée le 14/01/2011

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

La SGP au service des franciliens ou de la politique « politicienne » ?

La loi du 3 juin 2010 a confié à la Société du Grand Paris (SGP) la responsabilité de « concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures... ». Cette loi met fin à la gouvernance unifiée des transports publics franciliens assurée par le STIF, autorité organisatrice administrée par la Région et les départements d'Ile-de-France.

En dépensant les 25 milliards d'euros nécessaires à la réalisation du réseau du Grand Paris, la SGP mobiliserait l'essentiel des fonds publics disponibles pour le financement des infrastructures de transport public, privant la Région de toute liberté d'action pour mener ses propres projets.

Cette loi est d'autant plus néfaste qu'elle conduirait, si elle était un jour appliquée, à dissocier les décisions d'investissement de leurs conséquences sur l'équilibre financier futur des transports publics. C'est en effet au STIF que reviendrait la charge de financer les dépenses d'exploitation et de maintenance du réseau du Grand Paris, sans même qu'il ait pu s'exprimer sur les choix de la SGP. Pourtant, le simple bon sens milite pour que la cohérence entre décision d'investissement et équilibre d'exploitation soit assurée par le même organisme, comme c'était le cas en Ile-de-France avec le STIF. C'est d'ailleurs la tendance observée dans le monde de confier à une autorité organisatrice unique le développement et le contrôle du fonctionnement des divers modes de transport public sans intervention d'entités extérieures parasites.

Aucune nécessité économique ou sociale ne justifiait la création de la SGP, l'Etat dispose en effet d'autres moyens pour infléchir la politique de transport régionale, notamment par l'intermédiaire des contrats de plan. On ne peut s'empêcher de penser que les mobiles de la loi du 3 juin relèvent plus de la politique politicienne que du souci du bien public.

Une impasse totale sur les dépenses de fonctionnement et de maintenance et les recettes nouvelles

Il est invraisemblable que les citoyens soient consultés sur un projet de grande envergure dont on ne connaît absolument pas les conséquences financières que les usagers et contribuables franciliens auraient à supporter. Les dépenses annuelles d'exploitation et de maintenance du réseau du Grand Paris dépasseraient probablement le milliard d'euros. Quel serait le montant de la redevance d'usage des infrastructures versée par les exploitants à la SGP et répercutée sur le prix du ticket ? Il est faux de prétendre que le Grand Huit serait sans effet sur les impôts locaux et sur le prix du ticket.

La SGP : une entité qui a donné la preuve de son incapacité professionnelle

Confirmer la SGP dans sa responsabilité de maître d'ouvrage d'un projet de 25 milliards d'euros alors qu'elle vient de démontrer son incapacité professionnelle serait non seulement néfaste au plan de la cohérence de la gouvernance des transports publics franciliens mais aussi très aventureux. J'ai déjà dit tout le mal que je pensais des choix stratégiques du Grand Paris (cf. mes contributions des 16 octobre et 9 décembre) et je n'y reviendrais pas. Je note toutefois que tous les experts s'accordent pour juger les perspectives d'emplois irréalistes, les prévisions de trafic très exagérées, les choix techniques inadaptés, la faisabilité d'exploitation problématique sur plusieurs sections et le montage financier insuffisant et pour déplorer l'absence d'évaluation des dépenses et recettes d'exploitation.

Le compromis entre l'Etat et la Région qui semble à peu près bouclé (alors que le débat public n'est même pas achevé, ce qui en dit long sur le peu d'intérêt des responsables politiques pour les avis et propositions des citoyens) retiendra probablement Arc Express, tandis que les rocade lointaines du réseau du Grand Paris seraient « remises à plus tard » (l'arc Grand Est) ou remplacées par des lignes de tramway. Dans ces conditions, la SGP n'aurait plus de raison d'être.

Mes propositions pour 2030

Cela dit, ce compromis n'est pas encore connu précisément et je souhaite que le programme d'investissement qui en ressortira soit proche de celui que je propose et qu'il oublie le réseau du Grand Paris. En caricaturant à peine, on peut soutenir que la majeure partie du Grand Huit ignore les besoins de transports des franciliens au profit de la clientèle (respectable certes, mais numériquement limitée) des hommes d'affaires se déplaçant entre les « clusters » et les aéroports. Ma proposition donne la priorité à la remise à niveau du cœur du réseau et à la rocade Arc Express. Elle est fondée sur un effort financier représentant entre 30 et 35 milliards d'euros sur 20 ans, soit moins de 0,4 % du PIB régional (montant réaliste au regard de ce que l'on observe sur de longues périodes dans nombre de grandes métropoles mondiales). Cet effort est cohérent avec les préconisations du rapport Carrez (24,4 milliards sur 15 ans).

Ce programme comprend les opérations déjà décidées pour la période 2010 – 2025 (chiffrées dans le rapport Carrez à 8,9 milliards €) et les projets suivants dont le coût est sommairement évalué :

Décongestion du cœur du réseau francilien (9,5 Md€) :

- automatisation de 4 à 5 lignes de métro : 2,5 Md€ (matériel roulant compris)
- extension de la ligne 14 au nord-ouest : 1,5 Md€
- doublement du tunnel emprunté par les lignes B et D entre Châtelet les Halles et Gare du Nord et augmentation du parc de matériel roulant de la ligne B pour accroître sa capacité d'au moins 25 % : 1 Md€
- schémas directeurs des lignes C et D : 1 Md€
- achèvement du remplacement du matériel de la ligne A par du matériel à 2 niveaux : 1,5 Md€
- extension de la ligne E à la Défense : 2 Md€.

Ces investissements ont tous pour objectif d'améliorer le fonctionnement des principales lignes de transport public en réduisant la saturation des lignes les plus surchargées (lignes A et B du RER, ligne 13 du métro) et en permettant une exploitation plus stable (lignes B, C et D du RER et lignes de métro automatisées). Arc Express contribue aussi à soulager le cœur du réseau francilien.

Desserte de la banlieue dense (8 Md€) :

- Arc Express, de préférence dans sa variante « proche », via Issy-les-Moulineaux, Châtillon-Montrouge, Vitry-sur-Seine, Saint-Maur-Créteil, Val de Fontenay, Eglise de Pantin, Mairie d'Aubervilliers, Bois-Colombes et la Défense Grande Arche. Entre Val de Fontenay et Eglise de Pantin il faudra assurer la connexion avec la ligne 9 et la ligne 11 prolongée. La connexion avec la ligne 14 prolongée (à Carrefour Pleyel ou Stade de France) est indispensable. Entre La Défense et Issy, il faut s'éloigner des lignes SNCF et T2 en bord de Seine pour aller desservir Nanterre, Rueil-Malmaison, Saint-Cloud et Boulogne. C'est ce tracé pas trop éloigné de Paris qui aura le meilleur ratio trafic/km de ligne et la meilleure rentabilité socio-économique : 7 Md€
- extension de la ligne 10 au sud-est, 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 Md€.

Desserte des Aéroports (3,5 à 4,5 Md€) :

- extension de la ligne 14 à Orly via les zones d'emploi de Rungis et de la Silic (avec ou sans reprise de la branche Villejuif de la ligne 7) ou extension de la ligne 7 en correspondance à Maison Blanche avec la ligne 14 : 1,5 à 2,5 Md€ selon la solution choisie, la première étant la plus attractive mais aussi la plus coûteuse.
Nota : le renforcement de la ligne B et l'intégration d'Orlyval à la tarification générale (ou sa gratuité, comme à Roissy CDG) améliorerait grandement la desserte de l'aéroport d'Orly.
- liaison ferrée rapide Carrefour Pleyel (ou Stade de France) – Roissy CDG (en correspondance avec la ligne 14 et Arc Express) : 2 Md€

Desserte de la grande couronne (2 Md€) :

- Lignes de tramways et de tram-trains (100 km, notamment rocade du plateau de Saclay : Versailles Chantiers – Saclay – Massy – Orly) : 2 Md€

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

Contribution au débat public déposée le 29/01/2011

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

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, inférieur 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'Île-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.