



Monsieur le Premier ministre
Hôtel Matignon
57 rue de Varenne
75700 Paris SP 07

Paris, le 26 janvier 2022

Objet : Nos vœux pour 2022

Monsieur le Premier ministre,

Nous vous faisons parvenir sous ce pli notre carte de vœux pour la nouvelle année.

En complément, nous présentons ci-après un bref résumé de ce que nous considérons comme des carences majeures de la démarche du Grand Paris et de son nouveau réseau de transport Grand Paris Express. Notre point de vue est en accord avec ceux de divers experts en matière d'urbanisme et de transports avec lesquels nos organismes sont en lien.

Comme il a été exposé dans la lettre qui a été adressée, le 21 avril 2021, à vous-même et aux ministres de l'Économie et des Finances et de la Transition écologique, les composantes les plus problématiques du Grand Paris Express sont les lignes 17 Nord et 18 (tout particulièrement son tronçon ouest), qui seraient de loin les moins fréquentées du réseau et dont les répercussions sur leur environnement seraient redoutables : elles feraient peser une très lourde menace sur la préservation de terres agricoles précieuses, qui représentent un enjeu majeur de sécurité alimentaire, pour une région particulièrement déficitaire.

- **La ligne 17 Nord et la gare au milieu des champs de Gonesse sont prévues dans des zones inhabitées, pour créer une troisième desserte d'un aéroport dont l'activité est vouée à baisser.** Aucun habitat n'est possible dans la zone de bruit des pistes de Roissy Charles de Gaulle.
- **La ligne 18 serait largement surdimensionnée** (véhiculant à peine 2000 passagers à l'heure de pointe sur son tronçon ouest) sans pour autant **satisfaire les principaux besoins de déplacement**, orientés Nord-Sud, dans ce secteur. Pour l'accès au plateau de Saclay, des dessertes de rabattement vers les axes de transport lourds existants (RER B et C) – par bus, téléphérique ou autres moyens légers en cours de développement – sont des solutions plus efficaces et moins coûteuses.

Nous vous demandons de bien vouloir nous accorder un entretien pour élaborer des solutions permettant de servir au mieux l'intérêt général.

Dans cette attente, nous vous prions de croire, Monsieur le Premier ministre, en l'assurance de notre haute considération.

Associations et collectifs signataires

- France Nature Environnement Île-de-France (FNE Île-de-France)
- Collectif Pour le Triangle de Gonesse (CPTG)
- Collectif OIN Saclay (COLOS)
- Union des Association de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes (UASPS)
- Essonne Nature Environnement (ENE)
- Union des Amis du Parc Naturel Régional de la Haute vallée de Chevreuse (UAPNR)
- Les Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV)
- Union Renaissance de la Bièvre (URB)
- Les Jardins de Cérès AMAP
- Collectif Contre la Ligne 18 (CCL18)
- Collectif Urgence Saclay

Contact : Muriel Martin-Dupray et Luc Blanchard, coprésidents de FNE Île-de-France

Courriels : muriel.martin-dupray@fne-idf.fr, luc.blanchard@fne-idf.fr

Adresse : 2 rue du Dessous-des-Berges, 75013 Paris

Tél. 01 45 82 42 34

Survolt des carences conceptuelles du projet du Grand Paris et de son réseau de transport Grand Paris Express

La doctrine du Grand Paris suit la tendance des mégapoles à multiplier sans cesse les infrastructures de transports rapides, alimentant ainsi une spirale infernale aggravant l'étalement urbain et la ségrégation sociale. Elle est obsolète en raison de ses présupposés de croissance et de démographie qu'il faut aujourd'hui reconsidérer.

- **L'hypothèse de croissance démographique accélérée** de l'Île-de-France, avec un incrément de 3,2 millions d'habitants à l'échéance 2030. Cette croissance serait à son tour la garante d'une demande massive de transports et d'un développement économique associé. Pourtant, une analyse fouillée montre que **ces projections démographiques n'ont aucune chance d'être atteintes**, particulièrement dans le contexte post-Covid¹.
- Par voie de conséquence, **les investissements massifs** consentis par la puissance publique pour le **Grand Paris Express** risquent d'être réalisés en pure perte et au détriment des besoins réels des Franciliens, et, plus largement, de la nation. Le dernier chiffre publié pour **le coût prévisionnel est de 38,6 Mds€₂₀₁₅**, mais **le coût final du réseau dépassera très certainement ce montant**. Le déficit devra être épongé par l'État, comme cela a dû être fait pour SNCF Réseau, et viendra donc à la charge des générations futures, qui seront déjà accablées par les conséquences du changement climatique et de l'effondrement de la biodiversité. De même, les **forts déficits d'exploitation prévisibles de cette infrastructure** seront un **fardeau durable** pour les opérateurs de transport, les citoyens et les entreprises (via les taxes et les tarifs de transport), alors même que les réseaux existants souffrent d'un manque criant de moyens pour assurer leur entretien et régénération.

Plus fondamentalement, il faut remettre en question une démarche qui méconnaît les phénomènes de dynamique urbaine dus à la relation étroite entre aménagement urbain et mobilités et repose sur plusieurs postulats irréalistes.

- **La conception du Grand Paris comme un vaste bassin d'emploi unique**, irrigué par un réseau de transport permettant de joindre n'importe quel lieu de travail depuis tout lieu de domicile. L'échelle beaucoup trop vaste de la mégapole francilienne rend cette **vision tout à fait illusoire** : elle engendre un **vaste mouvement brownien avec 45 millions de déplacements quotidiens, qui augmente de 300 000 flux/jour chaque année** ; c'est aussi un **formidable vecteur de propagation de virus !**
- **L'illusion de la maîtrise de l'étalement urbain**, fondée sur celle des « transports structurants », dont on sait depuis bientôt 30 ans qu'il s'agit d'un mythe politique et d'une mystification scientifique². La réalité est que les ménages se relocalisent plus loin en périphérie lorsqu'un nouveau moyen de transport capacitaire (route ou transport collectif, radial ou tangentiel) est mis en place, profitant de la vitesse de déplacement accrue pour augmenter la portée de leurs déplacements. Conjugué à l'explosion des coûts de l'immobilier au cœur de l'agglomération, cet effet rebond bien connu des urbanistes **entraîne mécaniquement l'étalement urbain** (la périurbanisation) et une plus forte **spécialisation de l'espace**, tant **fonctionnelle** (hyperconcentration des emplois, séparation accrue des lieux d'activité et de résidence) que **sociale** (les plus modestes rejetés davantage en périphérie, subissant la double peine de galère des transports et de communes dortoirs pauvres en services)³.

¹ *Repenser l'aménagement du territoire après la pandémie Covid-19. L'exemple du Grand Paris Express (GPE) et de ses projets d'urbanisme*, Gérard-François Dumont & Francine Paponnaud, Les Analyses de Population & Avenir, 2021/3 (N° 33), www.cairn.info/revue-analyses-de-population-et-avenir-2021-3-page-1.htm.

² *Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique*, Jean-Marc Offner,, L'Espace géographique n°3, 1993.

Les "effets structurants" du transport : vingt ans après, Jean-Marc Offner, L'Espace géographique 2014/1 (Tome 43),

³ Ces phénomènes ont été mis en avant par les contre-experts intervenus pour l'évaluation socio-économique des lignes 15 Ouest et 17 Nord du Grand Paris Express, mais la Société du Grand Paris, juge et partie dans ces évaluations, leur a opposé « l'évidence » proclamée sans démonstration par son Conseil scientifique.

- **L'illusion de la densification autour des gares** : concevant celles-ci comme des lieux de destination, on imagine que les usagers vont spontanément s'agglutiner dans un bâti dense autour de ces gares. Or, **une gare est presque toujours un lieu de dispersion** et l'expérience montre que densité et vitesse de déplacement sont antinomiques : si on a l'une, on ne peut avoir l'autre. En outre, la densification renchérit le prix du foncier et majore le coût de la construction. Si les interventions sur le prix du foncier peuvent limiter les dégâts, la hausse des coûts de l'habitat inciterait une partie de la population nouvellement desservie à migrer vers des territoires plus éloignés – aggravant donc l'étalement urbain –, soit le contraire de l'objectif poursuivi : une **dédensification**.⁴

De surcroît, une étude récente de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) d'Île-de-France montre que le report de la circulation routière vers le Grand Paris Express sera extrêmement modeste.⁵

Comment sortir de cette impasse qui menace d'asphyxie progressive la mégapole francilienne ?

Un changement de paradigme s'impose : **organiser la région parisienne de façon véritablement polycentrique** autour des espaces socio-économiques existants dont on **optimise l'autonomie pour en faire des « zones cohérentes »**⁶ – à l'instar de celle de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines –, où se recourent bassin d'emploi et bassin de main d'œuvre. **Il importe d'y améliorer les dessertes de proximité internes au lieu de poursuivre la fuite en avant en cherchant à « arrimer les territoires les uns aux autres »**⁷ **par des liaisons de transit**. Ainsi, **les besoins de transports sont réduits à la source**, d'où des distances domicile-travail minimales. Car la meilleure mobilité est celle qu'on évite !

⁴ Notons au passage qu'il est tout à fait contestable que la Société du Grand Paris, établissement public, se positionne désormais comme promoteur immobilier.

⁵ *Modélisation des déplacements en IDF avec cMODUS 3.1*, DRIEA Île-de-France, mars 2021, www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/modelisation_des_deplacements_en_idf_avec_modus_3.1.pdf.

⁶ *Zone cohérente*, Jacqueline Lorthiois & Harm Smit, Forum Vies Mobiles, mai 2021, fr.forumviesmobiles.org/reperes/zone-coherente-13686

⁷ Selon l'expression de Christian Blanc dans *Le Grand Paris du XXI^e siècle*, éd. Le Cherche midi, 2010.