

Observations sur Arc Express

Un peu d'histoire : où comment perdre 15 ans

Le chapitre « Arc Express, fruit de nombreuses études et aboutissement d'une longue réflexion » (page 37 du dossier) fait remonter à 1994 la première idée de rocade métro autour de Paris. En fait, dès 1988, dans une note RATP de présentation de Météor (la future ligne 14), je proposai de réaliser une rocade en métro automatique proche de Paris. En 1993, le dossier d'études approfondies d'Orbitale était achevé et une mise en service partielle de la rocade était possible en 2003. Il est maintenant question de 2017 !

Il faut dire qu'entretemps le « grand tram » avait détrôné le métro et supplanté Orbitale aux yeux des « décideurs ». Pourtant, dans les communes de proche couronne, il n'y a pas d'itinéraire de rocade continu, susceptible d'accueillir un tramway en site propre au sol (comme la N 186 qui est située au-delà, dans des secteurs nettement moins denses). D'autre part, le tramway sur voirie est beaucoup trop lent pour attirer les automobilistes. La desserte très fine permise par la proximité des stations ne compense pas, et de loin, la faiblesse de sa vitesse commerciale (entre 16 et 20 km/h) comparée à d'une rocade métro (40 km/h). Chaque mode de transport public a son domaine de pertinence et il est clair que dans les zones denses et encombrées, seul le métro peut desservir assez finement le territoire, concurrencer l'automobile en termes de temps de parcours et offrir une capacité de transport suffisante pour acheminer des flux supérieurs à 10.000 voyageurs par heure et par sens. Il a fallu malheureusement plus de 12 ans pour que ces évidences s'imposent à nouveau. En 2006, le questionnaire adressé par Jean-Paul Huchon aux franciliens sur l'avenir des transports publics ne mentionnait toujours pas le métro et oubliait de citer Orbitale pourtant inscrit au Schéma Directeur en vigueur à cette époque.

Orbitale pendant cette période de purgatoire était victime d'une curieuse coalition : les Verts et une bonne partie de la Gauche ne juraient que par le tramway sur voirie seul capable de « reconstruire la ville sur la ville » (ce qui peut être vrai en province, mais pas en proche couronne parisienne), les architectes visionnaires prônaient le « tram des forts », les représentants du ministère du budget et des finances ainsi qu'une bonne partie de la Droite voyaient sans déplaisir disparaître de l'horizon un projet jugé trop coûteux, tandis que la RATP et l'IAURIF, soucieux de ne pas déplaire à leurs autorités de tutelle, rangeaient dans leurs tiroirs leurs études de rocade métro.

Ces 15 dernières années, alors que le trafic des transports publics augmentait de 20 %, l'Île-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, deux à trois fois moins rapporté au PIB que les villes citées précédemment. Aucun projet important n'a été entrepris depuis la construction de Météor et d'Eole. De plus, cet investissement insuffisant a été dispersé sur une quantité de petits projets, localement utiles pour certains d'entre eux, mais sans effet sur la congestion croissante du cœur du réseau qui atteint des proportions inacceptables pour les usagers quotidiens et qui compromet le rayonnement de la région capitale.

La faiblesse de la politique régionale ouvrait un véritable boulevard au Secrétaire d'Etat au Grand Paris qui ne fit malheureusement qu'ajouter à la confusion générale en proposant un projet aussi coûteux qu'inadapté (voir à ce sujet ma contribution du 16 octobre au débat sur le Grand Paris). L'exécutif régional, poussé par la demande pressante des élus du Val-de-Marne d'avoir leur métro Orbival et aiguillonné par la pression médiatique autour du Grand Paris, se décida enfin à promouvoir sérieusement la rocade métro, rebaptisée Arc Express. C'était bien tard, mais mieux vaut tard que jamais...

Observations sur le projet :

Un projet intéressant mais encore flou

Il est bien sûr méritoire de vouloir faire participer les citoyens à la conception du projet de rocade, mais le lecteur du dossier est désarmé devant tant de variantes de tracés et surtout par le flou total du projet dans les secteurs ouest et nord-est. J'aurai préféré que le dossier présente un projet unique assorti de variantes. C'est ce projet unique qui aurait fait l'objet de l'évaluation, évaluation plus complète que celle fournie par le STIF, comprenant un bilan socio-économique. L'avantage d'Arc Express sur le Grand Huit serait apparu plus clairement et le public aurait été convaincu que le projet était prêt, comme semble l'être celui de la Société du Grand Paris.

Un tracé trop éloigné de Paris

En première couronne, où le rabattement en automobile sur les stations de métro est exclu ou tout à fait marginal, plus de 80 % du trafic des lignes a son origine et/ou sa destination à proximité des stations. La fréquentation d'une ligne varie donc en raison directe de la densité. Plus concrètement, quand la rocade dessert Gennevilliers et Colombes au lieu de Clichy et Levallois, son trafic est divisé par deux, de même quand elle traverse Saint-Maur, Champigny et Noisy-le-Grand au lieu de Vitry nord, Ivry, Vincennes et Montreuil. L'examen du diagramme de charge prévisionnel (page 48) illustre bien mon propos : moins de 12.000 voyageurs/heure deux sens confondus vers Noisy-le-Grand à comparer avec plus de 25.000 entre Bagneux et Issy-les-Moulineaux.

Ce choix a été délibérément assumé par le maître d'ouvrage qui écrit : « on a estimé qu'il n'était pas nécessaire de positionner des stations dans les communes limitrophes de Paris bénéficiant d'une bonne desserte.... Arc Express ne doit pas seulement desservir les densités existantes mais aussi susciter la densification et la mutation des territoires à fort potentiel » (page 39). Je ferai cependant observer :

- que le tracé dessert plusieurs communes limitrophes de Paris (9 dans sa version rapprochée),
- que le potentiel de densification de Maisons-Alfort et Saint-Maur, par exemple, me paraît pour le moins problématique.

En fait, il semble qu'Arc Express ait voulu intégrer le projet Orbival sans se poser la question de la rentabilité socio-économique de ce projet défendu par les élus du Val-de-Marne.

Un projet malgré tout bien préférable au Grand Huit

Mon souci d'ancien transporteur désireux avant tout de maximiser le trafic et l'intérêt socio-économique des lignes nouvelles ne me rend pas insensible au contexte politique et je soutiens Arc Express. Je propose simplement de choisir le tracé 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 Mairie de Saint-Ouen ou Carrefour Pleyel) 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.

Un dossier bien fait et fiable

Le dossier du STIF est sérieux et bien présenté. Les prévisions de trafic sont crédibles. Elles sont en tout cas cohérentes avec celles réalisées en 1993 à la RATP. Les délais de mise en service sont réalistes à la condition que l'Etat suive les recommandations du rapport Carrez en remettant à « plus tard » les sections du Grand Huit manifestement inutiles. Il suffira de dire qu'Arc Express fait partie

du réseau du Grand Paris et l'honneur présidentiel sera sauf. On peut aussi envisager, en cas d'alternance en 2012, qu'une nouvelle loi vienne supprimer la Société du Grand Paris. Ce que la loi a fait, la loi peut le défaire.

Au plan technique, ma seule interrogation concerne le choix du matériel roulant. Le gabarit de 2,80 m est confortable et c'est la norme sur les nouveaux métros, mais on perdrait ainsi l'interopérabilité avec le réseau RATP (mais c'est peut-être un objectif) et la possibilité de commandes groupées avec celles du renouvellement du matériel des 5 lignes parisiennes sur pneumatiques. Le roulement fer a fait certes des progrès mais il ne garantira jamais, comme le roulement pneu, l'absence totale de vibrations pour les riverains.

Une contractualisation nécessaire avec les communes

Le choix d'un tracé relativement éloigné des zones les plus denses (du moins au Sud-Est et à l'Est) impose à la Région d'atteindre son objectif de densification des communes traversées (et pas seulement à proximité immédiate des stations). L'implication des communes est nécessaire : en contrepartie de la desserte qu'elles obtiendraient, elles devraient s'engager à initier des opérations d'urbanisme décidées en accord avec la Région et à contribuer au financement d'Arc Express en fonction des plus values foncières dégagées.

Jean Vivier

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