

Gouvernance des transports franciliens et plan directeur 2011 - 2030

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 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€

Jean Vivier

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