

**Patrick Borderie**  
architecte d.p.l.g.  
usager M8  
Maisons-Alfort

**- Concernant les débats publics simultanés d' « Arc Express » et du « Réseau de Transport du Grand Paris »**

Les 2 débats portent sur des projets de rocade de métro, aux tracés comparables, selon les concepteurs du dossier du Grand Paris, pour près de 70 % de leur linéaire, et présentant, au moins, l'objectif commun d'améliorer les déplacements inter-banlieue, il est légitime de se questionner sur l'organisation de la gouvernance et de la Maîtrise d'Ouvrage quand à la mise en œuvre du schéma des lignes structurantes de transport en commun du bassin parisien qui pourrait succéder à cette phase de concertation.

Nous sommes en présence d'un projet du Réseau de Transport du Grand Paris, apparemment étudié en parallèle des études préliminaires d'Arc Express manifestement plus avancées et plus pertinentes dans leurs conclusions, et les objectifs de ces 2 projets, menés indépendamment l'un de l'autre sur un territoire analogue, sont toutefois, nonobstant le dire de certains, sensiblement différents.

Il est permis de douter de la sincérité de ce double débat dans la mesure où l'établissement public "Société du Grand Paris" (S.G.P.) semble, avoir déjà pris l'ascendant sur Arc Express, en acquérant, par la loi, la « ...(...)... mission principale 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 ».

En contradiction avec les principes de la décentralisation, le Syndicat des Transports de l'Ile de France (S.T.I.F.) se voit ainsi privé d'une partie de ses prérogatives, pour des raisons que devront nous préciser les membres de la commission particulière du débat public du réseau de transport du Grand Paris. Il n'est pas possible, a priori, d'envisager que l'Autorité Organisatrice des Transports actuelle, dans ce périmètre, se révèle moins compétente en matière de conception de réseaux de transport et de construction d'infrastructures qu'une nouvelle « techni-structure » supposée engager les chantiers dans deux ans et demie, mais dont il est, à l'heure actuelle, encore impossible de trouver l'adresse dans l'annuaire.

Autre aspect, non négligeable, celui de la lisibilité pour le public, dont il n'est pas certain qu'il connaisse les modalités d'organisation des transports publics urbains en France et sur le territoire de l'agglomération parisienne, ni qu'il dispose d'une culture particulière en matière

d'urbanisme, d'aménagement urbain et d'environnement, comme la environ 75% des membres de la CPDP d'ailleurs.

Alors que nous appelons tous de nos vœux la simplification des structures administratives, des procédures et des mécanismes de recours pour le citoyen, il semble, qu'en l'espèce, ce double débat complique la perception d'une problématique déjà intrinsèquement très complexe.

La S.G.P. se superpose aux nombreux autres organismes existants compétents en matière d'aménagement, alors que, comme l'écrivait récemment Mme la Sénatrice Fabienne Keller à propos des projets de gares : *« ...(...)...Trop peu de sites ont pu voir émerger un projet partenarial. La maîtrise d'ouvrage est complexe dans une opération réunissant une pluralité d'acteurs. Le travail sur le foncier est rendu difficile par les règles de la domanialité ferroviaire en France, et plus généralement la lourdeur des procédures administratives. La complexité conduit à une lenteur dans la réalisation des projets...(...)... »\**.

Outre que cette multiplicité d'acteurs publics, nuisible en terme de communication externe, freine l'avancement de ce type de dossier, la politique gouvernementale de réduction du nombre de fonctionnaires se serait par ailleurs satisfaite de la non création d'une nouvelle, et redondante, entité.

Une Maîtrise d'Ouvrage unique, surtout en matière de réalisation d'infrastructures de transport, garantit mieux la cohérence du projet technique et intermodal, est gage, à terme, d'une meilleure exploitation des lignes et des matériels, et source d'économie globale d'argent public, d'énergie pour les différents acteurs, et, bien entendu, de temps, aspect primordial lorsque l'on s'intéresse « vraiment » à l'utilisateur.

Déjà constitué en service de Maîtrise d'Ouvrage, et s'agissant de transport intra-métropolitain, le S.T.I.F. présente tous les avantages pour conduire cette opération de métro de rocade, et la gestion des interfaces entre transport public, urbanisme et développement économique. Il pourrait (pourquoi pas ?), faire lui aussi l'objet de dispositions simplifiant ses procédures de dévolution de marchés pour la mise en œuvre urgente d'Arc Express, être doté de budgets significatifs en provenance de l'Etat et percevoir des taxes sur les mutations foncières.

Il a la compétence, les moyens, et de loin, le meilleur projet technique à l'horizon de mise en service concerné.

La question, sous-jacente, de la gouvernance métropolitaine, est bien mise en évidence par ce double débat, et la création de la S.G.P. illustre la tentation re-centralisatrice de l'Etat français face à l'éparpillement des compétences et, peut-être, aux déséquilibres internes à la région. Malheureusement, cette tendance éloigne encore le citoyen de la décision, et perturbe la conduite des opérations de construction d'infrastructures.

**- Concernant la conception des 2 rocade « Arc Express » et « Réseau de Transport du Grand Paris »**

Illustration des interférences décrites ci-avant, les deux dossiers, bâtis sur des hypothèses différentes de croissance, un mode de desserte et des philosophies d'aménagement assez nettement différenciées, il serait illusoire d'en tenter un comparatif « point par point ». Ce qui suit n'aborde donc modestement que quelques aspects généraux, pour lesquels les 2 projets sont commentés et évalués.

*Faire la ville « sur la ville » ou « à la campagne » ?*

Il serait intéressant pour les citoyens d'établir une cartographie figurant les tracés des 2 projets sur la base des densités d'habitants et d'emploi des quartiers traversés sur la base des données actuelles de l'INSEE.

Arc Express, installé dans la première couronne, aux interstations courtes, favorise la densification progressive et raisonnée des zones traversées, notamment sur les friches industrielles, et y conforte la mixité habitat-emploi. En annulant de nombreux trajets effectués en ville et sur les rocades routières en automobile et une partie des déplacements radiaux en métro ou RER, il concourt à décongestionner le réseau routier (gains en sécurité, en bruit, en qualité de l'air) et à soulager une partie des lignes structurantes de transport urbain existantes. Sa rentabilité socio-économique est assurée dès sa mise en service, vu les densités déjà présentes sur ces territoires (de l'ordre de 8000 à 15000hab/km<sup>2</sup> selon les communes). Ce projet post-moderne s'inscrit dans la continuité historique des annexions de 1860, vise à construire la « ville sur la ville » et à réduire l'effet de coupure urbaine entre Paris intra-muros et ses proches banlieues, même si il reste largement à préciser sur l'arc Est. Par ailleurs, et c'est un objectif environnemental majeur, il tend à limiter l'étalement urbain.

A contrario, un linéaire très important (de l'ordre de 80 kilomètres) du Réseau de Transport du Grand Paris s'implante dans des zones de densité moyenne ou faible (de 200 à 4000 hab/km<sup>2</sup>). Sans omettre les générateurs qu'il dessert (aéroports par exemple), et dans un contexte économique peu propice, ces tronçons « à la campagne » ne paraissent pas justifier, du moins à l'horizon de mise en service annoncé par la S.G.P., du recours au mode métro. On peut aussi se demander si le mode « rocade » est pertinent en grande couronne

A l'interface urbanisme / transport, le projet offre une vision dépassée de bassins productifs locaux spécialisés reliés en eux. Ce type de zones d'activités thématiques ne présente pas, selon moi toutes les garanties de réussite en matière d'aménagement urbain, de déplacements,

d'environnement, voire de performance économique. Voir le cas, par exemple, de Sophia-Antipolis.

Cette vision « made in sixties » ou « Ecole des Ponts », semble ne pas se préoccuper d'encourager, fondamentalement, l'étalement urbain et fait beaucoup penser à celles qui induisirent la création des villes nouvelles.

Un comble, à l'heure où l'écologie semble, du moins dans le discours, constituer une « priorité » de notre Etat français.

### **Le Réseau du Grand Paris : Pourquoi, et pour qui ?**

Les méthodes classiques d'évaluation généralement proposées dans le cadre de projets similaires ne semblent pas respectées pour le projet de Réseau du Grand Paris et les hypothèses de croissance évoquées sont fantaisistes. Il y a bien effectivement, quelque chose de l'ordre du pari dans ce projet, ce qui doit légitimement nous inquiéter en qualité de citoyens responsables, appelés à honorer très prochainement le règlement d'une Taxe Spéciale d'Équipement additionnelle (dans un pays où les prélèvements n'augmentent officiellement pas).

A titre d'illustration, le dossier du Maître d'Ouvrage, flou quant à la part respective et le montant des différents postes de financement, évoque, en recette, la valorisation foncière. Source de revenus sur laquelle le rapport Carrez\*\* semble très réservé :

*« ...(...)... Il est aujourd'hui difficile d'évaluer avec précision et certitude les ressources issues de la valorisation foncière. Mais selon des analyses convergentes, le produit à escompter dans le cas du projet de transports du Grand Paris se chiffrera en centaines de millions plus qu'en milliards d'euros. Sans être négligeables, ces montants restent modestes par rapport à l'investissement global..(...)... ».*

Le poste « dynamisme économique » et ses recettes « légitimement affectables au projet » est également plus que flou.

Pensons-nous sincèrement qu'un banquier financerait un jeune entrepreneur incapable d'estimer l'ordre de grandeur de ses recettes ? De ses dépenses de fonctionnement ?

On peut également s'étonner de ne pas savoir, sauf erreur de lecture de ma part, si le coût annoncé est hors taxes ou toutes taxes comprises; Sur un total de 22,45 milliards d'euros +/-10%, cette approximation n'est pas acceptable (NB : vrai aussi pour Arc Express, sur un montant de 5,1 milliards).

Si pour les tronçons de première couronne on peut certainement acter de l'intérêt économique du projet de Réseau du Grand Paris, pour la moitié des 155 km d'infrastructures nouvelles, et sur le fond du principe de desserte, à nouveau, la fréquentation est sans doute elle aussi surestimée.

Par exemple, y-a-t-il un véritable intérêt (combien de clients ?) à relier des bassins d'activités spécialisés chacun sur une thématique différente de celle des autres ? A priori aucun. De plus combien génère leur connexion sur un mode rapide et direct aux aéroports de Paris, que je comprends bien elle, de déplacements journaliers sur les lignes du Réseau du Grand Paris ? Les chiffres obtenus justifient-ils au plan socio-économique de la construction en mode « lourd » de ces tronçons très longs, en tunnel, de la grande couronne ? J'en doute beaucoup.

Pour ses tronçons suburbains, en rocade dans les zones non denses, le Réseau du Grand Paris ne pourra en outre certainement pas concurrencer l'automobile sur les liaisons domicile – travail. En effet, le fait d'atteindre une gare dans ces secteurs n'exonèrera quasiment jamais l'utilisateur soit de reprendre sa voiture soit d'effectuer un ou deux échanges en transport en commun avant d'atteindre son domicile. La liberté, le confort et le gain de temps probable offerts par la voiture dans ce type de contextes s'imposera dans une majorité de cas. Sans parler des nombreux adeptes de la boucle de déplacement, librement consentie ou forcée, pour lesquels la migration quotidienne comporte d'autres étapes (baby sitter, école, commerces,...).

Très éloigné de la réalité vécue des déplacements domicile travail franciliens, oublieux de certaines urgences d'amélioration sur l'ensemble du réseau, ce projet du Réseau du Grand Paris semble prendre pour cible privilégiée le déplacement des « cols blancs » (du « cluster\*\*\* » au terminal aéroportuaire) et tend à accentuer le déséquilibre est-ouest de l'agglomération.

### **Conclusion :**

Il est toujours bon de commencer par le commencement.

En l'occurrence d'une analyse fine des réseaux existants, des densités d'emplois et de résidents, des origines-destinations, des temps de parcours, du potentiel de mutations des zones urbaines,...etc

Si le Réseau du Grand Paris avait été conçu sereinement, à partir des préoccupations du « petit homme » cher à l'architecte finlandais Alvar Aalto, il n'eût probablement pas proposé un linéaire de plusieurs kilomètres d'infrastructures peu ou pas utiles et présenté un dossier technique moins « générique » et plus précis.

Parce qu'il n'est qu'un projet d'infrastructure ferroviaire, tout en certitudes d'un autre âge, c'est un projet autiste qui occulte, pour une large part, ce qui constitue la réalité des déplacements en région parisienne.

D'une zone de desserte donnée jusqu'à une destination particulière pour motif emploi, on ne sait pas grand-chose, en effet, sur tous les

constituants du voyage, donc sur son attractivité, son confort et sa durée réelle:

- parcs relais (localisation, prestations, sécurité, coût de la journée,...etc),
- réorganisation des lignes d'autobus associées (fréquences, horaires de fonctionnement, niveau de confort,...) et navettes (par exemple, vu les interstations longues du Réseau du Grand Paris, des navettes intra « clusters » devront être mises en place),
- évolutions billettiques,
- principes de tarification,
- impacts sur les espaces publics associés, parts prises par les collectivités territoriales en investissement comme en exploitation,....

Enfin, ce projet est très contestable en matière de mode d'urbanisation proposé.

Si le projet Arc Express ne résout pas tout, et il s'en faut de beaucoup, sa réalisation constitue une sorte d'évidence « historique », sur les lignes de plus grande densité de la zone urbaine extra-muros;

Il est à construire au plus tôt, éventuellement avec tout ou partie des moyens dévolus à la S.G.P., dont la présence ne paraît plus, étant donné ce qui précède, totalement justifiée.

**Patrick Borderie**

architecte d.p.l.g.  
usager M8  
Maisons-Alfort

**Notes :**

\* Extrait du rapport à M. le Premier Ministre de Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin / « La gare contemporaine » - 10 mars 2009.

\*\* extrait de « Grand Paris / Financement du projet de transports » par Gilles CARREZ, Député  
30 septembre 2009,

\*\*\*Pourquoi pas un mot français ?