



COLLECTIF OIN SACLAY

Les prémisses du réseau de transport du Grand Paris

Contribution au débat public sur le réseau de transport du Grand Paris

29 janvier 2011

Schématiquement, la justification de fond du projet de réseau de transport du Grand Paris (RGP) peut être résumée comme suit.

- Paris est une "ville-monde" au même titre que New York, Londres et Tokyo : "à la fois places économiques et financières et centres culturels, elles guident l'évolution de l'économie mondiale, de la connaissance et de l'innovation" (page 17 du dossier RGP). Ces villes-monde se livrent une concurrence acharnée entre elles.
- Les autres villes-monde ont un taux de croissance plus fort que Paris, "ce qui tend à remettre en cause son rôle moteur pour l'ensemble de l'économie nationale et son positionnement face à la concurrence des autres métropoles, notamment dans les domaines de la finance, du tourisme, ainsi que de la recherche et du développement" (page 16 du dossier RGP).
- "Le faible rang des universités et grandes écoles dans le classement académique des universités mondiales, ou classement de Shanghai, résulte des problèmes d'attractivité internationale de la région. Pour améliorer sa compétitivité, en termes d'attractivité et de création d'emplois, l'Ile-de-France doit développer ses capacités d'innovation, qui manquent aujourd'hui de visibilité et de coordination. L'émergence de grands pôles d'excellence, de dimension mondiale, est indispensable." (page 18 du dossier RGP).
- Afin que l'Ile-de-France maintienne sa place sur la scène internationale, ces pôles d'excellence doivent être connectés entre eux et avec les aéroports et les gares de TGV, d'où la nécessité de construire le RGP. CQFD !

Voilà un ensemble d'affirmations et de postulats dont il convient d'examiner la pertinence.

Les villes-monde et leur concurrence

Une ville-monde est censé être un nœud important dans le système économique mondial. Ce concept académique exprime l'idée que, dans le contexte de la globalisation, le système commercial et financier mondial repose sur un ensemble de localités stratégiques, que l'on peut classer hiérarchiquement en fonction de leur importance. Différents organismes ont établi de tels classements. Celui auquel se réfère le dossier RGP est le "Globalization and World Cities Research Network" (GaWC), une entité de recherche de l'Université de Loughborough en Angleterre. [La version 2008, mise à jour en 2010, de la grille des villes-monde établie par le GaWC](#) distingue 10 échelons de ville-monde, différenciées selon leurs qualités de fournisseurs de services à l'échelle mondiale, en particulier dans les domaines de la comptabilité ('accountancy'), de la publicité ('advertising'), de la finance ('banking') et des services juridiques ('legal services') :

Echelon	Villes-monde
Alpha ++	New York, Londres
Alpha +	Paris, Tokyo, Hong Kong, Singapour, Sydney, Milan, Shanghai, Pékin
Alpha	Madrid, Moscou, Séoul, Toronto, Bruxelles, Buenos Aires, Bombay, Kuala Lumpur, Chicago
Alpha –	Varsovie, Sao Paulo, Zurich, Amsterdam, Mexico, Djakarta, Dublin, Bangkok, Taipei, Istanbul, Rome, Lisbonne, Francfort, Stockholm, Prague, Vienne, Budapest, Athènes, Caracas, Los Angeles, Auckland, Santiago
Beta +	Washington, Melbourne, Johannesburg, Atlanta, Barcelone, San Francisco, Manille, Bogota, Tel Aviv, New Delhi, Dubaï, Bucarest
Beta	Oslo, Berlin, Helsinki, Genève, Copenhague, Riyad, Hambourg, Le Caire, Luxembourg, Bangalore, Dallas, Koweït, Boston
Beta –	Munich, Djeddah, Miami, Lima, Kiev, Houston, Guangzhou, Beyrouth, Karachi, Düsseldorf, Sofia, Montevideo, Nicosie, Rio de Janeiro, Ho Chi Minh Ville
Gamma +	Montréal, Nairobi, Bratislava, Panama, Madras, Brisbane, Casablanca, Denver, Quito, Stuttgart, Vancouver, Zagreb, Manama, Guatemala, Le Cap, San José, Minneapolis, Saint Domingue, Seattle
Gamma	Ljubljana, Shenzhen, Perth, Calcutta, Guadalajara, Anvers, Philadelphie, Rotterdam, Amman, Portland, Lagos
Gamma –	Détroit, Manchester, Wellington, Riga, Guayaquil, Edimbourg, Porto, San Salvador, Saint Petersburg, Tallinn, Port Louis, San Diego, Islamabad, Birmingham, Doha, Calgary, Alma-Ata, Columbus

Soit un total de 129 villes-monde et non de 4, comme peut le laisser croire le dossier du RGP.

En outre, le GaWC distingue deux échelons d'accessit : très satisfaisant ('high sufficiency') et satisfaisant ('sufficiency'), comptant respectivement 37 et 80 villes.

Sans émettre un jugement de valeur sur ce classement, nous notons toutefois qu'il comporte 6 villes allemandes, 4 villes britanniques, 2 villes italiennes, 2 villes espagnoles, 2 villes portugaises, 2 villes hollandaises, 2 villes belges, 2 villes suisses, mais aucune autre ville française que Paris ! Ce qui illustre crûment l'incongruité de la situation française : il faut descendre au niveau de la "grande suffisance" pour apercevoir Lyon et à celui de la "suffisance" pour trouver Marseille, Strasbourg et Nantes. L'exemple des autres pays européens, en particulier l'Allemagne, montre que des pays dépourvus de ville-monde de premier rang, et ne pratiquant pas l'hypercentralisation, ne sont nullement voués au déclin et atteignent un niveau de prospérité qui n'a rien à envier à celui de la France. D'ailleurs, dans aucun de ces pays serait-il pensable d'instaurer un secrétariat d'Etat en charge du développement de la région capitale.

Quant à la connaissance et l'innovation, il est vrai que dans les pays à taux de main d'œuvre élevé, la capacité d'innovation est devenue un facteur majeur de la croissance économique. Cependant, l'innovation n'est pas le fait des seules métropoles : la Silicon Valley est très éloignée de New York, Cambridge et Sheffield ne sont pas des banlieues de Londres, ni Nagano et Tsukuba des banlieues de Tokyo ; ces métropoles sont les capitales économiques et financières et non les capitales technologiques de leur pays respectifs et ils n'en sont pas les centres d'innovation. L'Ile-de-France regroupe déjà la moitié des dépenses françaises de recherche-développement – il n'est pas raisonnable de vouloir accentuer ce déséquilibre.

Or, le projet du Grand Paris veut faire croire qu'il faille encore augmenter le déséquilibre entre Paris et la province, sous prétexte que Paris risque de décrocher de sa place en haut du tableau, entraînant toute la France dans sa chute. On tente de justifier ce retour à l'hypercentralisation en faisant valoir

que l'Ile-de-France est plus riche que les autres régions françaises et que celles-ci profitent de cette richesse par des mécanismes de péréquation et de redistribution. Ce raisonnement spécieux ressemble à celui d'un médecin qui, à force de traiter des patients obèses, finit par penser que l'obésité est le cas normal et non l'exception. D'ailleurs, si on prolongeait cette théorie de la "locomotive" francilienne qui traîne le reste du pays derrière elle, il faudrait concentrer toute la France en Ile-de-France ! C'est la preuve par l'absurde qu'on ne peut traiter l'aménagement de la région capitale en le sortant du contexte de l'aménagement du territoire national. N'est-il pas symptomatique, à cet égard, que l'aménagement du territoire a été "casé" dans un ministère regroupant par ailleurs l'agriculture, l'alimentation, la pêche et la ruralité ?

Le classement des villes-monde par le GaWC n'implique en aucune manière que ces villes se livrent une rude bataille d'influence. Que signifie la prétendue compétition féroce entre les grandes métropoles ? Dans le même registre, on pourrait penser que New York et Rotterdam, deux des plus grands ports maritimes du monde, sont en concurrence ; en réalité, les pétroliers à destination de Rotterdam n'ont pas le choix de se diriger plutôt vers New York... De même, une entreprise étrangère voulant s'établir en Europe n'a évidemment pas comme alternative de s'installer sur un autre continent ; elle s'installe en fonction des marchés à capter et l'attractivité de Paris ne peut rien contre la taille des marchés asiatiques. Sur le plan économique, la concurrence entre Paris et New York et Tokyo nous semble donc être une mystification. En revanche, il existe sûrement une certaine concurrence entre Paris et Londres ; n'oublions pas, toutefois, que Londres a sur Paris l'avantage de la langue et des liens de culture et d'affinité avec les Etats-Unis, ce sur quoi le Grand Paris n'a pas beaucoup de prise !

Les perspectives de croissance

Constatant que la croissance économique de l'Ile-de-France (de l'ordre de 2 %) est inférieure à celle du "Grand Londres" (entre 3 et 4 %), le Grand Paris vise pour la région capitale une croissance de 4 % jusqu'en 2030. Cette hypothèse semble extrêmement optimiste et fort risquée, car c'est sur cette base que le gouvernement va contracter des emprunts pour financer les investissements nécessaires. Il s'agit donc d'un pari dont l'échec serait lourd de conséquences pour un pays déjà très endetté. A cet égard, l'hypothèse de croissance de 2 % inscrite dans le nouveau SDRIF – que le gouvernement trouve trop peu ambitieuse – est nettement plus raisonnable, surtout en période crise économique dont le projet du Grand Paris semble supposer qu'elle se terminera à brève échéance.

De même, les hypothèses du Grand Paris quant à la croissance du nombre d'emplois en Ile-de-France (+1 million d'emplois et +1,5 million d'habitants vers 2030) vont très au-delà des prévisions d'évolution démographique tant de la Région (IAU IdF) que de l'INSEE, à tel point qu'elles semblent irréalisables même dans l'hypothèse d'un doublement de l'immigration et d'un taux de chômage très bas. Citons Sylvie Marchand, directrice régionale de l'INSEE, sur l'évolution de la population et de l'emploi :

Quelques éléments sur le modèle de développement de la population et de l'emploi. Je vais parler des évolutions passées, et quelques pistes pour l'avenir. Depuis 10 ans, la population progresse de 80 000 personnes par an, beaucoup plus que dans la décennie antérieure. La croissance est tirée par le solde naturel, +100 000 personnes par an, en raison de la jeunesse de la population. En revanche, le solde migratoire de l'Ile-de-France est négatif par des échanges déficitaires avec les autres régions. L'Ile-de-France attire des étudiants et des jeunes actifs. Elle est déficitaire pour les actifs à partir de 35 ans, et surtout pour les retraités. Le solde migratoire avec l'étranger est positif, l'Ile-de-France étant la première région d'installation des personnes venant d'autres pays. Ce mode de fonctionnement, solde naturel et solde migratoire externe positif, solde interne négatif, est celui des grandes métropoles internationales. Il fait tenir à l'Ile-de-France un rôle central dans les échanges migratoires des régions françaises.

La croissance de l'emploi. Depuis 20 ans, elle est supérieure à 10 %, et a été comparable à l'évolution nationale. Les cycles ont cependant été très différents de ceux des autres régions. Ainsi, l'Ile-de-France a-t-elle été très touchée par la crise du début des années 2000, l'éclatement de la bulle Internet. Elle a mieux résisté à celle de 2008-2009, car elle est spécialisée dans les activités tertiaires supérieures, et beaucoup moins dans l'industrie. Un chiffre : l'industrie représente 10 % de la valeur ajoutée en Ile-de-France, et 14 % en moyenne française. Pendant cette crise de 2008-2009, l'Ile-de-France a néanmoins perdu plus de 100 000 emplois.

Quelles évolutions sont possibles dans ce contexte ? L'INSEE réalise des projections qui s'appuient sur les tendances passées, avec des variantes selon différentes hypothèses. Nous ne faisons pas de projection d'emploi en raison de la difficulté à prévoir la croissance à long terme. Les chiffres que je donne ici sont des ordres de grandeur pour les raisons que j'évoque. D'ici 2030, l'Ile-de-France pourrait compter environ 1 million d'habitants supplémentaires, avec le scénario prolongeant les tendances passées. Cette croissance pourrait être plus importante en prenant des hypothèses fortes de fécondité et de migration. En ce qui concerne les actifs, on pourrait avoir 450.000 actifs de plus en 2030, qu'ils aient ou non un emploi, soit un actif pour deux habitants. Là aussi, cela implique des hypothèses hautes de taux d'activité des jeunes et des seniors, le taux d'activité des 60-64 ans rejoignant celui des autres actifs dans ce scénario, et des flux migratoires élevés. Par construction, ces hypothèses de projection n'intègrent pas l'impact des investissements dans de nouvelles infrastructures de transport. Pour conclure, je voudrais vous livrer quelques pistes d'analyse pour un scénario complet de développement économique de la région. Je les cite rapidement :

- *étudier les conséquences pour les autres régions d'une forte croissance économique de l'Ile-de-France, et une concentration accrue du potentiel de recherche et d'innovation ;*
- *analyser la capacité des territoires à accueillir les nouvelles activités, l'emploi, la population et les logements ;*
- *mesurer les dynamiques économiques à l'œuvre dans ces territoires, avec les services induits ;*
- *définir les besoins en formation et en qualification générés par les activités et les entreprises.*

En effet, ces considérations montrent que les hypothèses de croissance du Grand Paris nécessiteraient non seulement de parier sur un retournement rapide de l'économie mondiale, mais également de déshabiller la province pour habiller Paris. Le projet du Grand Paris évacue cette question en affirmant que la croissance de la région capitale entraînerait automatiquement la croissance de toute l'économie française, thèse qui ne nous semble reposer sur aucune base solide.

Au cours des décennies passées, un courant de décentralisation a permis à des villes de province de se développer, telles Montpellier, Grenoble, Toulouse, Nantes et Rennes. En quoi la globalisation obligerait-elle à opérer un brutal retour en arrière vers "Paris et le désert français" ? New York n'est pas la tête de pont de Los Angeles ou de Boston et on voit mal pourquoi Grenoble ou Toulouse aurait besoin de Paris comme tête pont dans la compétition internationale. Selon les chiffres de l'INSEE, l'Ile-de-France concentre toujours 19 % de la population française, 22 % des emplois en France et 25 % du PIB national ; elle est d'ailleurs la région la plus riche d'Europe. L'Ile-de-France regroupe ainsi la moitié des emplois métropolitains supérieurs. Son revenu disponible brut par habitant dépasse de 20 à 40 % celui des autres régions françaises. Au regard de ces chiffres, le potentiel de croissance de la France se trouve en province bien plus qu'en région parisienne !

Les pôles d'excellence

Nous aimerions pouvoir y croire, mais nous sommes sceptiques sur les chances de succès des clusters, à Saclay ou ailleurs, avec ou sans RGP. S'il paraît tout à fait légitime de créer une certaine synergie et mutualisation de ressources entre les établissements qui sont venus s'implanter sur et autour du plateau de Saclay au hasard des disponibilités de terrains et sans la moindre concertation entre eux, il reste que la coopération, l'innovation et l'excellence ne se décrètent pas ! On peut certes créer des conditions pour en augmenter les chances de réussite, mais le succès n'est nullement acquis d'avance.

Il est de notoriété publique que la France ne brille pas par sa capacité de transformer des innovations en produits, comme l'atteste le *Rapport sur la valorisation de la recherche* publié en 2007. Il s'agit là d'un problème culturel bien plus que d'un problème d'organisation. Rien ne garantit que la "clusterisation", c'est-à-dire le regroupement en un même lieu d'un maximum d'établissements d'enseignement et de recherche, permettra de remédier à cette faiblesse. Le cluster est un concept d'origine anglo-saxonne et rien ne garantit qu'il soit transposable en France, compte tenu des différences de traditions, de mentalités et de structures sociales. Une étude approfondie de l'IAU IdF intitulée *Clusters mondiaux*, publiée en 2008, donne un aperçu des différentes initiatives de cette nature à travers la planète et de leur taux de succès extrêmement variable. La conclusion de cette étude est très peu concluante ! Au demeurant, le faible rang des universités et grandes écoles françaises dans le classement de Shanghai n'a que très peu de rapport avec l'attractivité internationale de l'Ile-de-France, il résulte avant tout de ce que les critères de ce classement ne favorisent pas les établissements français.

L'idée de créer une "Silicon Valley à la française" sur le plateau de Saclay est un miroir aux alouettes. La vraie Silicon Valley s'étend sur un territoire californien d'une taille moitié celle de l'Ile-de-France, héberge quelques 7.000 sociétés technologiques et compte environ 1,3 millions de salariés. On y trouve un esprit d'innovation, un cadre de travail créatif et coopératif et une capacité inégalée de transformer des idées en produits. Cet environnement a toujours séduit les investisseurs : la Silicon Valley n'attire pas moins de 30 % de tous les capitaux d'investissement aux Etats-Unis. Son cadre de vie n'est pourtant pas exempt de handicaps : le coût de l'immobilier y est extrêmement élevé et les transports laissent beaucoup à désirer. La culture d'innovation de la Silicon Valley est unique au monde et personne n'a réussi à la reproduire ailleurs, même aux Etats-Unis.

Notons encore que le modèle des grands campus technologiques situés à l'écart des agglomérations urbaines – lui aussi d'origine anglo-saxonne, l'archétype en étant le Research Triangle Park en Caroline du Nord – semble désormais dépassé. Une tendance se dessine vers un retour des centres d'innovation en milieu urbain, en raison d'une meilleure qualité de vie, notamment d'une meilleure accessibilité. *Innovation goes downtown*, selon un article dans Business Week. On en trouve deux exemples dans le secteur de Saclay : Microsoft et Cisco, qui ont quitté Courtaboeuf pour s'installer à Issy-les-Moulineaux. Ainsi, on peut craindre que le cluster de Saclay soit en retard... d'un métro.

L'interconnexion des pôles

Le Grand Paris ne pouvant concevoir des pôles d'envergure mondiale sans connexions efficaces avec l'international, le projet du RGP est bien davantage inspiré par la volonté de relier des pôles de développement entre eux et avec les aéroports et les gares de TGV que par les besoins de déplacement domicile-travail. Or, les déplacements travail-travail ne représentent aujourd'hui que 3% des mouvements des Franciliens et il est fort peu probable que les déplacements entre pôles de développement changeraient notablement ce chiffre : s'il devait en être autrement, c'est que ces pôles seraient particulièrement mal organisés et/ou seraient incapables de se servir des moyens de communication présents et futurs. Aussi partageons-nous l'avis du député Gilles Carrez : "*Un réseau de transport doit tout d'abord améliorer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. L'attention, les efforts, ne doivent pas se concentrer exclusivement entre pôles de compétitivité actuels ou futurs.*"

Ceci est particulièrement pertinent pour ce qui concerne la ligne verte du RGP, qui serait à la fois la plus coûteuse (4,8 milliards d'Euros) et la plus faiblement fréquentée de tout le RGP (6.000 voyageurs par heure à l'heure de pointe, selon la RATP). Comme le plateau de Saclay accueillera principalement des chercheurs et des étudiants, les besoins de déplacement vers l'étranger y seront très faibles ; c'est d'ailleurs l'argument avancé par Mme Valérie Pécresse pour affirmer qu'il serait absurde d'augmenter la capacité d'aviation d'affaires de l'aérodrome de Toussus-le-Noble. Cette branche du RGP ne se justifie donc ni pour les déplacements interpôles ni pour ceux entre pôles et aéroports.

Qui plus est, la réalisation du RGP n'interviendrait qu'en 2023 ; eu égard à l'expérience avec des projets de travaux publics de cette ampleur, il faudrait plutôt tabler sur une fin de travaux entre 2025 et 2030. Par conséquent, le RGP ne répondrait nullement aux besoins immédiats ou imminents. Or, entre 2012 et 2015, les effectifs du campus prévu sur le plateau de Saclay auront augmenté de près de 25.000 personnes ! En même temps, la population de Massy va s'accroître de 15.000 habitants, ce qui aggravera encore la saturation de la gare de Massy-Palaiseau. Il y a donc lieu, avant tout, de prendre des mesures appropriées et urgentes pour faire face à l'extraordinaire afflux de voyageurs programmé. Or, un sous ne pouvant se dépenser deux fois et l'Etat étant déjà surendetté, la construction du RGP ne peut qu'obérer la modernisation et l'amélioration des transports répondant aux besoins urgents. Certes, la loi du Grand Paris demande que sa réalisation ne pénalise pas l'amélioration du réseau existant, mais la portée juridique de cette formulation est extrêmement faible.

Le cœur de cible : le plateau de Saclay

A la lumière de ce qui précède, l'impression s'impose qu'on a construit de toutes pièces un problème pour justifier une solution préconçue.

En effet, à la lecture des ouvrages de Christian Blanc – de son rapport à Jean-Pierre Raffarin sur le plateau de Saclay en 2004 (*Pour un écosystème de la croissance*) jusqu'à son récent livre *Le Grand Paris du XXI^e siècle* en passant par *La croissance ou le chaos*, où il dénonce "le scandale du plateau de Saclay" – il apparaît assez clairement que son véritable objectif a toujours été le plateau de Saclay, autour duquel s'articule tout le reste de son projet du Grand Paris. "*Saclay est une obsession incompréhensible de Christian Blanc*", dixit Marc Lipinski, vice-président de la Région. Pour Christian Blanc, un centre d'envergure mondiale ne saurait se concevoir sans connexion efficace avec les aéroports, en particulier l'aéroport international Roissy CDG et l'aéroport d'affaires du Bourget. Il fallait donc à tout prix réaliser cette liaison de transport.

Qu'on se rappelle que le projet de loi initial de Christian Blanc, dont différentes moutures ont circulé jusqu'en début 2009, avait pour seul et unique objet l'Etablissement public de Paris-Saclay. Le "Grand Paris" et le RGP (aussitôt surnommé "Grand 8") n'ont émergé qu'en avril 2009, et avec eux la doctrine des villes-monde. Comme Christian Blanc écrit qu'il rencontrait Claude Guéant une fois par semaine, il n'est pas interdit de penser que cette évolution du "Grand Saclay" vers le "Grand Paris" ait été élaborée avec le concours de l'Elysée – sachant par ailleurs que Nicolas Sarkozy avait épousé dès le printemps de 2004 les idées de Christian Blanc concernant le plateau de Saclay.

La desserte du plateau de Saclay ne pouvant à elle seule justifier le RGP, on a été amené à définir d'autres pôles de développement permettant de rendre plausible la création de liens de transport entre Saclay et les aéroports. C'est ainsi qu'on a décrété qu'il fallait "conforter la place financière de la Défense", "développer au Bourget un pôle d'excellence économique dédié à l'aviation et au tourisme d'affaires", "renforcer le positionnement international de Roissy CDG" et "faire de la Plaine Saint Denis un lieu de référence en matière d'industries de la création et d'arts numériques", puis interconnecter tous ces pôles moyennant la ligne verte du RGP. Or, dans une [présentation de Gérard Lacoste](#), directeur général adjoint de l'IAU IdF, on apprend que les activités financières en Ile-de-France ne sont pas concentrées à la Défense, loin s'en faut ; de même, la vaste majorité des industries créatives franciliennes sont implantées à Paris et dans les Hauts-de-Seine, donc bien en dehors du pôle de la Plaine Saint Denis. Pour sa part, avec ses 50.000 vols et 130.000 passagers par an, Le Bourget n'est qu'un mini-pôle de l'aviation qui aura bien du mal à prétendre à l'excellence économique.

Concomitamment, des pôles de développement comme Cergy-Pontoise, Vélizy et Saint-Quentin-en-Yvelines, qui mériteraient pourtant d'être considérés comme "pôles de développement" bien davantage que certains pôles inclus dans le projet, ne sont pas desservis par le RGP : ils ont le tort de ne pas se situer sur le trajet Saclay-Roissy.

Rappelons encore que dans le projet initial de cluster Paris-Saclay présenté par Christian Blanc en novembre 2008, il ne restait que 800 ha pour l'agriculture sur le plateau. On était bel et bien dans une logique de construction de ville nouvelle et force est de constater que – entre autres, avec un objectif de 82.000 chercheurs et étudiants sur le plateau en 2025 – c'est toujours cette même logique qui sous-tend le projet aujourd'hui, même si le principe de préserver 2300 hectares de terres agricoles sur le plateau est inscrit dans la loi du Grand Paris et si, par conséquent, on a pris le parti d'une plus grande densification.

Nous sommes certes favorables à un développement raisonnable des activités scientifiques et technologiques sur le plateau de Saclay, mais nous ne voulons pas d'une ville nouvelle, qui serait une opération perdant-perdant, car l'attractivité de ce territoire n'a rien à gagner d'un bétonnage excessif. Or, il paraît évident que l'implantation d'une gare de métro sur le plateau serait inévitablement l'amorce d'une urbanisation massive !

Conclusion

L'Etat se trompe lourdement en revenant en arrière sur la décentralisation, même si celle-ci avait engendré des dysfonctionnements liés au millefeuille institutionnel. Il s'apprête à engager à grands frais un Grand Pari sur des retombées hypothétiques d'une approche reposant sur des bases douteuses et dont la pertinence reste à démontrer. En cas d'échec, ce sont les générations futures qui trinqueront.

Tous [les experts qui se sont exprimés sur le projet du RGP](#) sont extrêmement critiques à son égard, tant sur le plan conceptuel que sur celui de la réalisation, confiée par la loi à la Société du Grand Paris (SGP), qui vient empiéter sur le domaine de compétence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Citons par exemple Jean Vivier, ancien chef des services d'études de la RATP et conseiller scientifique de l'Union Internationale des Transports Publics, dans sa [contribution du 14 janvier 2011](#) : *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 reviendrai 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.*

Aussi incitons-nous l'Etat à faire preuve de davantage de réalisme, à ne pas se croire omniscient et à se mettre à l'écoute des experts en urbanisme, transports et mobilité, et à réellement mettre en pratique le principe énoncé par le président de la République dans son discours du 29 avril 2009 :

Le Grand Paris... c'est l'Etat qui donne l'impulsion nécessaire, mais qui n'impose pas d'en haut un projet qui ne peut réussir que s'il est partagé par tous.