

Contribution de MM. Jean-Marie Le Guen (Député de Paris) et Jean-Claude Gibling (Consultant en Transports) aux débats publics Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris.

Pour une réponse crédible à l'urgence et aux enjeux de demain.

Au moment où les débats publics portant sur Arc Express et le Réseau du Grand Paris entrent dans une nouvelle phase et où s'achève celui sur le prolongement d'Eole, **il est temps d'en tirer déjà quelques enseignements**, dès lors qu'on souhaite **faire progresser la réflexion**.

Tout d'abord, ces débats publics suscitent un grand intérêt de la part des élus, des responsables, des associations et même des simples citoyens. Bref une envie de participation aux décisions se manifeste. En témoigne le nombre de participants aux réunions, de cahiers d'acteurs, de contributions, et de questions. Cet intérêt est à la mesure des besoins insatisfaits en matière de mobilité et de transports en Ile de France, résultat d'un sous-investissement depuis une vingtaine d'années, mais aussi fruit des ambitions que nourrissent les principaux acteurs du Grand Paris quant à leur territoire.

L'évidence s'impose aussi que ces projets, dont les débats sont séparés de par la loi, soient examinés conjointement, en raison, soit de leur recouvrement, soit de leur complémentarité et tout simplement parce que les transports publics fonctionnent comme un système dont le maillage est fondamental.

Tout en désirant bénéficier des nouvelles infrastructures envisagées, les différents participants, d'une part ont bien conscience que l'addition de tous ces projets conduit à des montants inaccessibles d'investissement¹ à moins d'un étalement considérable dans le temps et, d'autre part, se représentent les coûts de fonctionnement induits par ces nouveaux services en face desquels il faudra dégager de nouvelles recettes. Il est clair qu'on ne pourra tout faire et en particulier le Réseau du Grand Paris qui a trop « chargé la barque ».

Par ailleurs, on redoute que les projets du futur ne compromettent la réponse aux urgences de court terme, c'est-à-dire la solution des dysfonctionnements insupportables du système de transport actuel (en particulier les lignes de RER et la ligne 13) qui viennent d'être soulignées par un récent rapport de la Cour des Comptes. Se manifeste aussi la crainte que les « grands projets » n'absorbent la ressource au détriment des projets de moindre envergure mais perçus comme plus utiles.

Enfin, certains contributeurs – (les architectes de l'AIGP par exemple) - d'une part suggèrent la réutilisation et la modernisation d'infrastructures existantes et d'autre part, récusent le choix quasi-systématique de la voie souterraine très coûteuse à réaliser et d'un bilan carbone désastreux.

Au vu de cette première étape des débats publics, **il convient d'imaginer, d'ores et déjà, le dépassement d'une situation complexe et confuse** créée, il faut bien le reconnaître, par la façon dont a été conduit le dossier du Grand Paris : faiblesse de la concertation, polarisation sur le sujet transport, conception du « grand huit » ignorant le Plan de mobilisation de la Région, et guidée surtout par l'impératif de faire de Paris une « ville-monde ».

Il faut, comme on dit, « remettre les choses à l'endroit », en revenant d'abord aux objectifs du Grand Paris, en amont et au delà du transport, en posant ensuite quelques principes de sélection des projets et en indiquant quelques pistes de solution.

Rappelons tout d'abord quels sont les objectifs essentiels à nos yeux que doit poursuivre le projet du Grand Paris : développement de l'activité et des emplois, qualité de vie et d'abord logement des habitants, rapprochement des lieux de résidence et d'emploi, donc rééquilibrage de la Région parisienne (fin du « tout à l'ouest »), réduction des inégalités sociales et territoriales, résorption des banlieues ghettos, limitation de l'étalement urbain. Comment ne pas voir que l'attractivité de Paris face

¹ 35 à 40 Mds€ même en éliminant les doublons. Plan de mobilisation 2010-2020 : 19 Mds€ (dont Arc Express 3,5 et Eole 1,5) ; Plan de mobilisation 2020-2025 : 5,5 Mds€ (dont Arc Express 2,5 et Eole 0,7 à 1,3) ; Réseau du GP : 23 Mds€

aux grandes métropoles mondiales résultera en grande partie de ce qui précède ? De même que le sentiment d'appartenance de tous à ce Grand Paris. Les transports ne peuvent pas tout, en dépit des effets structurants qu'on leur prête, mais ils peuvent largement contribuer à ces objectifs.

Posons ensuite quelques principes quant à la méthode d'élaboration du projet final des transports du Grand Paris.

Il s'agit de concilier court terme (les urgences) et long terme (structuration du Grand Paris) en élaborant un ordre de priorité clair dans les travaux et investissements, reposant sur des critères simples rapportant l'utilité au coût ou le coût au potentiel de trafic et tenant compte des éléments des débats. Le STIF a donné son ordre de priorité pour la réalisation d'Arc Express ; la Société du Grand Paris se refuse, par principe, à « phaser » son projet, ce qui n'est pas tenable.

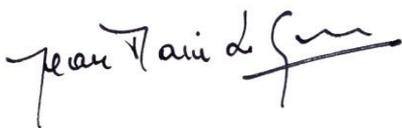
Il faut élaborer un plan sur 10/15 ans dont le montant d'investissement soit finançable et en s'assurant, parallèlement, que les coûts de fonctionnement induits pourront être couverts.

Ne voit-on pas que cela exige une seule maîtrise d'ouvrage propre à embrasser la globalité du sujet, à concevoir un système cohérent et à en organiser le financement, dans lequel l'Etat doit prendre sa part, même s'il faut trouver de nouvelles ressources. Et à cet égard comment justifier des taxes nouvelles qui ne bénéficieraient qu'aux projets de la SGP et pas aux autres ? Y aurait-il un délit de paternité ?

En troisième lieu, nous voudrions formuler huit recommandations de base – certaines étant des évidences - quant à la conception du « réseau de synthèse » :

1. Il faut desservir prioritairement les zones les plus denses en habitat et en emplois du territoire métropolitain, en regardant la situation présente mais aussi en se projetant à 15 ans.
2. La priorité doit être donnée aux transversales et, à cet égard, il faut retenir les « arcs » les plus performants au plan du service rendu sans vouloir faire des périphériques complets (personne ne fait le tour du « périph », sauf quelques fêtards le samedi soir...)
3. Tout le monde s'accorde pour développer le « maillage » des réseaux, et « l'intermodalité ». Celle-ci doit intégrer l'automobile qu'on ne peut abolir et qui va évoluer avec la voiture électrique, en multipliant les parking-relais jouxtant les gares et stations.
4. Le transport de surface est infiniment préférable pour des raisons de coût, d'agrément et d'appropriation de la ville. Il faut reconsidérer le choix majoritaire de la solution tunnel, y compris pour le prolongement d'Eole.
5. Corrélativement il faut utiliser au maximum les infrastructures existantes, quitte à les reconverter. La requalification est abondamment pratiquée en matière d'architecture et d'urbanisme. Pourquoi pas dans le domaine des transports ?
6. Il convient de retenir les solutions techniques les plus adaptées aux volumes de trafic ou aux contraintes d'environnement, sans vouloir imposer un système unique. La qualité des connexions compte plus que l'homogénéité des modes de transport. Pour autant, à mode donné, il faut évidemment choisir des solutions compatibles : écartement de voie, longueur de quai etc.
7. L'articulation ville-activités-transport doit être pensée en amont. Les gares et les stations doivent être conçues comme des pôles d'activité et donc d'attraction et non plus comme des « haltes ».
8. Enfin, il faut en profiter pour traiter la lourde question de la logistique et du fret en région parisienne, en n'écartant pas la solution du partage des infrastructures ferroviaires (usage de nuit) ou en lui réservant des infrastructures spécifiques.

Construire un Grand Paris dynamique, fort de son attractivité et de sa cohésion sociale, exige davantage de démocratie, de méthode et d'imagination que les projets gouvernementaux jusqu'à maintenant. Pour répondre à l'urgence qui s'exprime et à la crise de la mobilité dans la métropole, **il est possible de faire preuve tout à la fois d'une plus grande crédibilité et d'une plus grande ambition.**



Jean-Marie Le Guen
Député de Paris



Jean-Claude Giblin
Consultant en Transports