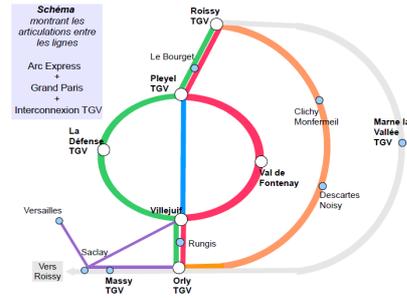


La voix du bon sens ?



Le projet proposé par la Société du Grand Paris et l'Etat repose sur un réseau de métro automatique de 155 km composé de 3 lignes et destiné à relier les grands pôles économiques de l'Île de France. Les distances entre les gares sont très variables selon les lignes (2 km à 9 km) La vitesse de déplacement est privilégiée à la desserte de proximité.

Le projet proposé par le STIF et la Région Ile de France fait partie du Plan de Mobilisation qui comprend près de 80 projets (bus en site propre, tramway, prolongement de métro, ...) L'un de ces projets, Arc Express, est une ligne de rocade en métro automatique d'environ 60 km destinée à desservir les communes proches de Paris les plus denses en habitants. Les distances entre les gares sont régulières (1,5 km) La desserte fine est privilégiée pour permettre des placements de banlieue à banlieue. La correspondance avec un plus grand nombre de lignes de métro permet une action de désaturation de ces dernières.

A l'occasion du débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public, il me paraît essentiel que les maîtres d'ouvrage explicitent leurs prévisions de trafic ainsi que les coûts d'exploitation attendus. Au delà du débat sur les territoires desservis et le nombre de stations, il est nécessaire de démontrer que le réseau de transport proposé fonctionne.

La ligne bleue, le maillon faible

Cette ligne est issue du prolongement au Nord et au Sud de la ligne 14 du métro, multipliant par 5 sa longueur. Elle est présentée comme la ligne principale, la dorsale autour de laquelle s'articule le reste du réseau.

En reliant d'importants pôles tels que Roissy, le parc des expositions de Villepinte, Le Bourget, le stade de France, Rungis et Orly en plus de secteurs parisiens en évolution (Batignolles, ..) et de plusieurs gares SNCF (Bercy, Lyon, St Lazare) la Société du Grand Paris prend le risque de saturer la ligne 14.

Le maître d'ouvrage fait état de ce risque (p 160) Un risque de 25 milliards d'euros sur 40 ans !

La ligne verte, une aberration technique

La totalité de la longueur (75 km) de cette ligne représente 50% du coût du projet et 20% de la fréquentation (p160 et 168)

Entre La Défense et Orly, la ligne verte prévoit 4 nouvelles gares pour 40 km d'infrastructures soit une distance moyenne entre stations de 9 km. Sur la base des éléments de fréquentation fournis dans le dossier, une telle infrastructure desservant Saclay ne se justifie pas.

La transposition des moyens financiers prévus pour ce tronçon - 20 à 25% % du total ! - pourrait permettre de financer un autre arc supplémentaire à l'Est ainsi que des gares supplémentaires.

La ligne rouge, Arc Express en moins efficace

La ligne rouge est celle qui ressemble le plus à la rocade Arc Express. Cependant, là où la ligne rouge relie des pôles, Arc Express dessert des territoires en proposant plus de stations et plus de correspondances avec les lignes de métro.

En s'éloignant de Paris, à l'Est, la ligne rouge ne permet pas de liaisons banlieue-banlieue dans des secteurs denses où les déplacements automobiles sont à éviter. De plus elle ne permet pas de désaturer le réseau de métro telle que le propose la rocade Arc Express car il y a moins de stations en correspondance.

La ligne qui reliera les gares TGV situées en périphérie de Paris, la grande absente

Dans son cahier d'acteur, la SNCF propose une liaison ferroviaire en grande couronne reliant les gares TGV situées (existantes et futures) en périphérie de Paris. Cette ligne existe actuellement entre Roissy, Marne la Vallée et Orly. Elle doit être prolongée jusqu'à Massy (débat public en janvier 2011)

A terme cette ligne devrait être prolongée au delà de Massy pour aller jusqu'à Roissy, par l'Ouest. La SNCF propose de la faire passer à Versailles, La Défense, St Denis. Pourquoi pas Saclay ?

Cette infrastructure semble devoir être dédiée (!) à la circulation des TGV et ainsi ne permettrait pas la circulation d'autres types de trains.

Le leurre des moyennes pour les distances entre stations

La distance moyenne entre stations du réseau du Grand Paris est de 3 km, avec cependant de fortes disparités. La rocade Arc Express propose une distance moyenne entre stations plus homogène de 1,5 km

La ligne bleue propose une distance moyenne entre stations de 2,3 km, cette distance moyenne est de 4 km sur les 40 km supplémentaires de la ligne 14.

La ligne verte propose une distance moyenne entre stations de 5 km, cette distance moyenne est de 9 km entre La Défense et Orly.

La ligne rouge propose une distance moyenne entre stations de 2,5 km.

Un matériel roulant énergivore

Le choix du matériel roulant pour la ligne bleue est contraint car il s'agit du prolongement d'une ligne de métro existante (ligne 14), exploitée avec du matériel sur pneus.

De plus, tel que décrit dans le dossier, l'utilisation de voies communes entre Pleyel et Roissy pour les lignes bleue et verte conditionne le choix du matériel de la ligne verte. Elle devra également utiliser du matériel sur pneus.

Afin de faire des économies d'échelle en investissement mais également pour simplifier l'entretien et le remisage il serait logique que la ligne rouge dispose du même matériel sur pneus.

Le matériel de la ligne bleue s'imposerait donc à tout le réseau du Grand Paris.

Les rames de la ligne 14 du métro sont étroites (2,40 m, soit moins qu'un bus) et le matériel sur pneus consomme 30% d'énergie de plus que du matériel sur fer. Les métros les plus récents disposent de roues sur fer et mesurent 2,60 à 2,80m de large.

Un surcout d'exploitation supporté par les franciliens

Si le réseau du Grand Paris devait se réaliser en l'état, à partir d'une ligne de métro existante prolongée, le choix du matériel roulant serait contraint. La SGP sera obligée de retenir des rames de métro étroites consommant 30% d'énergie de plus que les principaux matériels (sur fer) disponibles sur le marché.

De plus, les 40 km d'infrastructures de la ligne verte situés entre La Défense et Orly et devant desservir Saclay sont disproportionnées par rapport à la fréquentation attendue.

Ces 2 éléments vont engendrer des surcoûts d'exploitation que les franciliens devront supporter.

Une convergence de projets

Le réseau du Grand Paris doit disposer :

- d'une rocade autour de Paris avec de nombreuses stations afin de desservir des territoires très denses en habitants, de permettre des liaisons directes banlieue-banlieue (enfin !) et désaturer le réseau de métro,
- d'un système pertinent et efficace pour relier les pôles d'emplois (existants et futurs) et les territoires denses en habitat,
- d'un système efficace pour desservir les aéroports,
- d'un système efficace de desserte des gares TGV (existantes et futures) situées en périphérie de Paris.

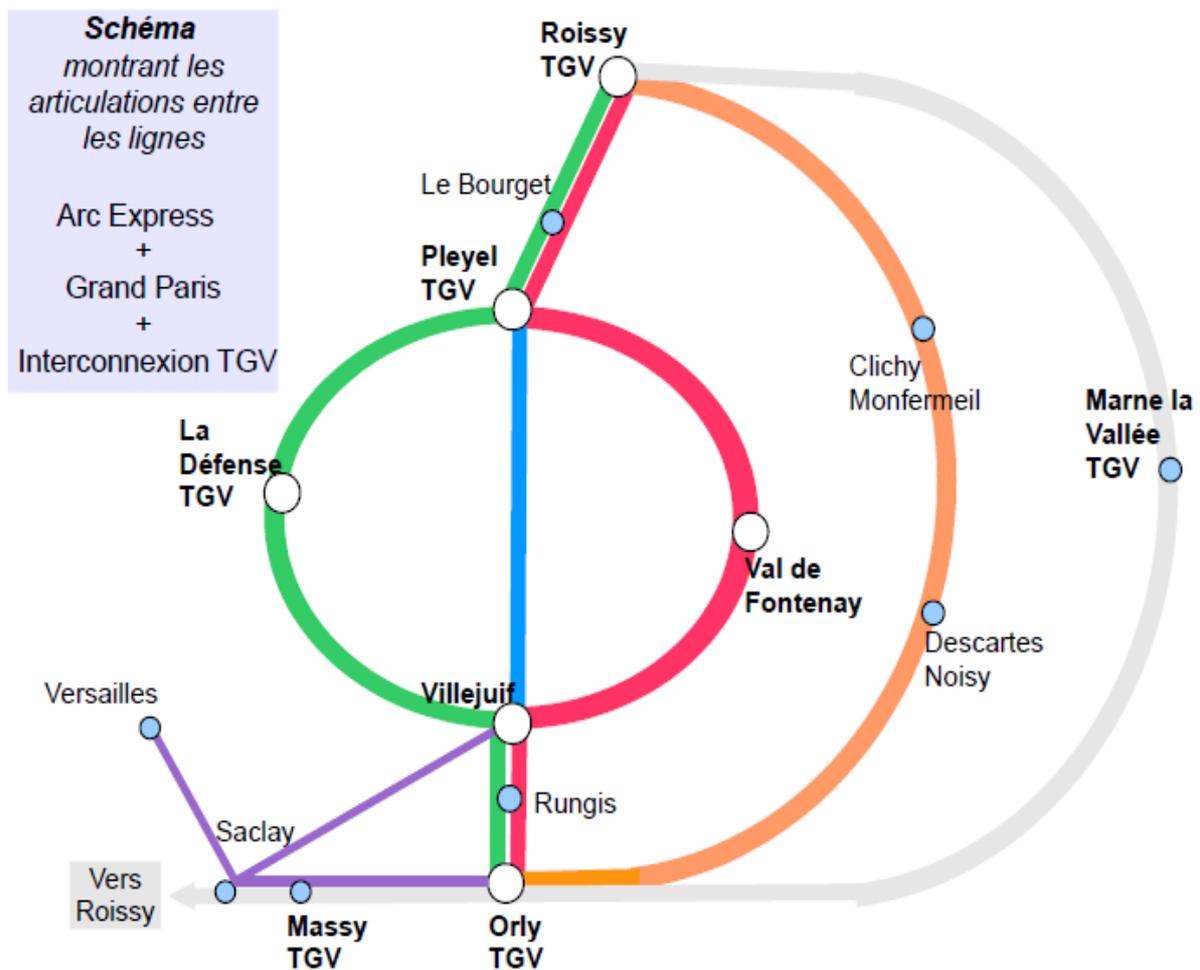
Soit :

- une ligne reliant Roissy La Défense Orly par l'Ouest (verte),
- une ligne reliant Roissy Val de Fontenay Orly par l'Est (rouge),
- la ligne 14 de Pleyel à Villejuif (bleue),
- un arc Est reliant Roissy à Orly en passant par Clichy Montfermeil (orange)
- des lignes en sites propres entre Saclay et Villejuif, Orly, Versailles (violet)

Ce réseau reprendrait les stations du projet Arc Express pour les tronçons les plus proches de Paris et serait en corespondance avec toutes les lignes de métro.

Une rocade SNCF reliant Roissy Marne la Vallée Orly Massy et se poursuivant à l'Ouest vers Roissy pourrait compléter le réseau du Grand Paris.

La proposition schématique ci dessous est inférieure, en km, à celle du Grand Paris.



Questions à la SGP

1 - Qu'en est il du risque de saturation de la ligne bleue ?

- la fréquence maxi des lignes bleue et verte entre Pleyel et Roissy (infrastructure commune) est elle de 170 s soit une capacité maxi de 20 000 voy par ligne ?
- pourquoi une seule estimation de trafic sur le tronçon central de la ligne bleue ?

2 - L'exploitation de la ligne bleue avec le matériel de la ligne de métro 14 impose t il ce type de matériel à tout le réseau ?

- 3 - Quelles sont les alternatives à la desserte de Saclay afin d'éviter un transport surdimensionné qui occasionnera un surcoût d'exploitation ?
- 4 - Quel est le surcoût d'exploitation d'un matériel sur pneus par rapport à un matériel sur roues en fer ?
- 5 - Quel est le surcoût d'une infrastructure qui permet l'insertion de missions directes ?
- 6 - Le STIF sera t il associé à la définition des infrastructures et du matériel roulant ?

Questions au STIF

- 1 - Comment sera exploitée la rocade lorsqu'elle sera achevée. Une seule ligne de 60 km ?
- 2 - L'effet de désaturation des lignes de métro sera t il optimal si toutes les lignes sont en correspondance avec la rocade Arc Express ?
- 3 - Quel est le surcoût d'exploitation d'un matériel sur pneus par rapport à un matériel avec des roues en fer ?
- 4 - Quel est le surcoût d'une infrastructure qui permet l'insertion de missions directes ?
- 5 - Le STIF est il obligé d'intégrer les lignes du Grand Paris dans la grille tarifaire du pass Navigo ?
- 6 - Le STIF a t il le droit d'établir une tarification spéciale pour tout ou partie des lignes du Grand Paris ?

Thierry BOURDAS
27 octobre 2010