

Observations sur les débats publics « réseau Grand Paris » et « Arc Express »

Sur l'objectif et l'organisation des débats

La conduite en parallèle des deux débats permet de supposer que le public est invité à comparer les deux projets. Leur coût, en outre, rend leur réalisation simultanée financièrement impossible. Faut-il en déduire que le débat permettra de faire un choix ? En principe non, puisque le réseau du Grand Paris est inscrit dans la loi.

Au plan juridique, les deux projets sont en effet inégaux : la réalisation du Grand-Huit est votée par le Parlement, tandis qu'Arc Express n'est qu'un projet de la région encore mal défini dans son tracé. Le débat sur Arc Express, interdit dans un premier temps, n'a finalement été rendu possible que par un ajout de dernière minute au texte de loi sur le Grand Paris. Bref, on a l'impression que le choix de l'Etat est déjà arrêté et, qu'au mieux, le tracé du réseau du Grand Paris sera adapté à la marge afin d'intégrer certaines portions d'Arc Xpress.

Cette inégalité se retrouve aussi dans l'organisation même des débats : 50 réunions pour le réseau du Grand Paris, 20 seulement pour Arc Express, alors que les deux projets concernent l'ensemble de l'Ile-de-France.

Sans vouloir mettre en cause l'indépendance des organismes chargés des évaluations du réseau du Grand Paris, on peut tout de même relever qu'ils dépendent tous étroitement de l'Etat et que le Président de la République a pris parti pour le projet de réseau du Grand Paris.

En résumé : on peut pronostiquer sans trop de risque d'erreur que le débat ne remettra pas en cause la décision de réaliser le réseau du Grand Paris, mais proposera seulement quelques adaptations (intégration d'une partie d'Arc Express, stations supplémentaires non prévues réclamées par les communes qui ne voient pas l'intérêt d'une infrastructure qui les traverse sans s'arrêter ou en s'arrêtant tous les 4 km...), adaptations qui auront évidemment pour conséquence d'alourdir le coût du projet.

Sur la nature des projets comparés

Arc Express ne couvre pas l'ensemble des départements de la Région. Ce n'est pas un projet de transport et d'aménagement global pour l'Ile-de-France, alors que le réseau du Grand Paris concerne tous les départements et peut ainsi donner l'impression de résoudre tous les problèmes de transport des franciliens, ce qui n'est pas le cas puisqu'il devrait être complété par des lignes de tramways et de bus en site propre pour desservir effectivement les zones qu'il traverse.

L'occasion de comparer deux politiques de transport et d'aménagement globales a été manquée. Il aurait fallu ajouter à Arc Express l'extension de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (complétée par une liaison rapide vers Roissy en connexion avec Arc Express et la ligne 14), les dessertes internes des pôles de croissance en grande couronne (les « clusters » du Grand Paris) connectées avec les lignes RER et SNCF et le tramway de Clichy - Montfermeil. De son côté, le Grand-Huit aurait dû être complété par les dessertes internes des « clusters ».

On aurait ainsi pu comparer deux politiques globales, différant notamment sur la desserte des « clusters », l'une, coûteuse, celle du Grand Paris, fondée sur la liaison métro qui les relie, l'autre, plus réaliste, sur leur connexion par le tramway et les bus en site propre aux gares du RER.

Il n'aurait pas été inutile non plus de préciser la nature des futurs grands investissements routiers, car l'automobile est un moyen de transport efficace en grande couronne et restera le plus utilisé.

Sur les outils d'évaluation

Afin que les débats publics soient objectifs et ne suscitent pas des querelles d'experts sans fin, il aurait fallu que les hypothèses démographiques et les évaluations multicritères soient homogènes. Plus précisément, les conditions d'un débat public neutre sont les suivantes :

- adopter pour les deux projets une même hypothèse démographique globale au niveau de la région avec des différences de localisation de la population et des emplois proposées par les des deux maîtres

d'ouvrage, ces hypothèses de répartition géographique étant soumises à une expertise commune afin de rester dans le domaine du raisonnable s'agissant des effets induits par les nouvelles gares ;

- choisir une même grille de comparaison multicritères (coûts d'investissement et d'exploitation, prévision de trafic, décongestion du réseau ferré actuellement saturé, gains de temps, effets sur l'environnement : notamment sur la compacité de l'agglomération, la consommation d'énergie et la pollution, effet sur la création d'emplois...);

- charger un même organisme de l'établissement des prévisions de trafic, de gains de temps et de l'évaluation des effets sur l'environnement ;

- charger un même organisme de l'évaluation des coûts d'investissement et d'exploitation.

Ces précautions étaient indispensables du fait de la situation conflictuelle qui oppose l'État à la Région. Les entités communes chargées des prévisions et évaluations auraient été choisies d'un commun accord par les deux maîtres d'ouvrage.

Sur le financement :

Chaque projet aurait dû être accompagné de son plan de financement, expertisé par une entité commune, réunissant des responsables politiques et des experts internationaux en matière de financement des grandes infrastructures de transport urbain.

Conclusion :

Aucune des conditions sur la nature des projets comparés, les méthodes d'évaluation et le financement n'est respectée. Les chiffres les plus fantaisistes circulent (comme les 1,2 million d'emplois « créés » par le réseau du Grand Paris). Il faut donc s'attendre à un débat confus dont il ne ressortira rien de concret, mais seulement la décision de poursuivre les études afin de rechercher un improbable compromis où le réseau du Grand Paris (déjà décidé puisque voté) intégrerait un peu d'Arc Express. La question du réalisme financier du Grand Huit restera toujours posée.

Jean Vivier

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