

A propos de la complémentarité des projets

Il est extrêmement regrettable que le « jeu » politique en France mette en concurrence deux projets de transports en Ile de France qui pourtant répondent à des logiques et des objectifs très différents, et devraient donc être complémentaires, et conçus comme tels.

Les problèmes à traiter sont effectivement de diverse nature :

- la saturation de certaines lignes existantes
- l'extension des zones urbanisées en IDF et la politique foncière imbécile qui incite/oblige des citoyens à s'exiler en très grande banlieue alors qu'il existe des terrains non urbanisés bien plus proches de la capitale. Ce développement de la région impose le renforcement de la desserte de transport en communs de ces zones éloignées de Paris.
- La politique de développement du territoire national : est-il plus pertinent de renforcer la région Ile de France ou au contraire de privilégier le transfert d'un maximum d'activité dans des villes de « proche province » qui ne demandent qu'à se développer (alors que Paris et la petite couronne auraient bien besoin de se désengorger... en tout cas du point de vue de la qualité de vie) ? Il résulte évidemment de ce choix politique des besoins de transports différents pour la région.
- La nécessité de développer des rocades de transport collectif de banlieue à banlieue permettant d'éviter, au moins pour certains usages, d'inutiles transits via Paris et de contribuer à désengorger les lignes radiales existantes.

Le projet ArcExpress semble particulièrement bien répondre aux besoins de la petite/moyenne couronne, de part la densité de stations proposée, permettant une véritable desserte de proximité de ces zones urbaines denses.

L'inconvénient de cette approche réside dans la vitesse moyenne des rames, limitée par les nombreux arrêts qui jalonnent le parcours. Cette caractéristique n'est cependant pas vraiment gênante tant qu'on se limite à des trajets assez courts. Le projet ArcExpress est donc de ce point de vue tout à fait équilibré : La localisation de la boucle (assez proche de Paris, donc pas trop étendue) et le phasage du projet (découpage en 4 segments) font que justement ArcExpress sera essentiellement utilisé pour des trajets de courte et moyenne distance, dans des zones à fort trafic, permettant des temps de trajets raisonnables et une bonne rentabilisation des investissements.

De son côté, le tracé du réseau Grand Paris est aussi intéressant : un tracé plus large, permettant de desservir des zones distantes, et en particulier des centres d'activité ou nœuds d'interconnexion clé de la région. Cependant, la "calibration" du projet du Grand Paris est certainement à revoir :

Si l'objectif est de proposer une desserte de proximité à des zones urbaines étendues, la densité de stations proposée (tous les 3 à 4 km) est largement insuffisante... nombreux seront els laissés pour compte du projet.

Si au contraire l'objectif est de réduire de manière significative les temps de transports entre les « pôles d'activité majeurs » de la région, la densité de station reste trop élevée au vu des distances parcourues. Les trains perdraient bien trop de temps à s'arrêter dans les multiples stations qui jalonnent le parcours entre ces pôles. Il résultera de ce choix, sur un tracé qui semble pourtant pertinent, des temps de trajet effectifs (par exemple entre les aéroports et les pôles économiques comme La Défense) tout simplement dissuasifs, apportant bien peu voire pas d'amélioration comparé à l'offre de transport en communs existante.

Le réseau de Grand Paris constitue donc un compromis maladroit entre la densité de stations qui serait nécessaire pour offrir une bonne desserte de proximité sur un territoire étendu et celle qui s'imposerait pour réussir une véritable « intégration » de la région en réduisant de manière vraiment significative les temps de trajets d'un bout à l'autre du territoire. Tel qu'il est défini, il n'apporte de réponse satisfaisante à aucun de ces deux besoins antinomiques.

En fait, le projet de réseau de Grand Paris n'aurait de sens que si on limitait drastiquement le nombre de station le long du tracé, de manière à assurer une desserte VRAIMENT rapide entre les quelques pôles d'activité "clé" éparpillés aux 4 coins de la région. Le réseau de Grand Paris devrait en effet se limiter à

une dizaine de stations : les 3 aéroports, le parc des expositions de Villepinte, La Défense, St Denis-Pleyel, Noisy le Grand et/ou Marne la Vallée, Versailles, Vélizy et/ou Saclay... une sorte de TGV inter-banlieues. Reste à étudier la rentabilité d'un tel projet, qui est loin d'être acquise, mais au moins, défini ainsi, le réseau du Grand Paris répondrait réellement bien à un besoin très concret de la région.

Dans cette optique, ce réseau devrait impérativement être complété par d'autres projets connexes, permettant eux d'assurer la desserte de proximité : Arc Express pour la moyenne couronne et un renforcement des réseaux de bus ou tramways existants pour la plus grande couronne.

D'autre part, il est à noter que ArcExpress répond mieux à l'urgence du moment (tout en répondant aussi à des besoins de long terme dans les zones traversées) puisqu'il intervient dans des zones urbaines denses aux moyens de transports saturés, alors que le projet du Grand Paris s'inscrit lui uniquement dans une logique de développement à long terme de la région, certes défendable mais non acquise, et même politiquement discutable.

Enfin, il est surprenant qu'aucun de ces deux projets de réseau de transport très ambitieux ne prévoit de solution permettant d'améliorer la situation de Paris intra-muros, qui certes bénéficie déjà d'un réseau très dense, mais totalement saturé, inconfortable, et imposant des temps de parcours élevés lorsqu'il s'agit de traverser la capitale de part en part ou de rejoindre deux gares géographiquement opposées. Il semble urgent de travailler pour la capitale à un projet de métro direct « intergare », conçu en quelques sortes à l'image de la variante proposée dans la présente contribution pour le réseau Grand Paris. Une rocade reliant uniquement les gares St Lazare, Montparnasse, Gare de L'Est et du Nord, Gare de Lyon, Gare d'Austerlitz et un nombre très limité d'autre points de correspondance (Denfert-Rochereau, et éventuellement Charles De Gaulle Etoile) permettrait assurément de réduire de manière drastique les temps de transports intra-muros pour un part significative des usagers et aurait un effet certain de désengorgement de l'ensemble des autres lignes.

A propos des tracés proposés pour Arc-express

Concernant le tracé de l'ARC NORD, les deux propositions (2x2 en fait) sont intéressantes, mais il semble que le meilleur tracé soit un mélange des deux

La proposition Nord fait un peu double usage avec l'extension du T1

La proposition Sud double un peu trop la ligne L du Transilien et a l'énorme inconvénient de ne pas desservir La Défense

Le bon compromis ne serait-il donc pas plutôt, depuis St Denis: Pleyel-Les Gresillons-les Agnettes-(éventuellement une station intermédiaire)-Colombes- La garenne C- La Défense (en positionnant la station sur la Défense, mais le plus au Nord possible pour améliorer la desserte de Nanterre)?

Benjamin Thominet
Octobre 2010