

Octobre 2010

COLLECTIF D'ASSOCIATIONS « GRAND PARIS — GRANDE ET PETITE CEINTURES »

Associations :

- **ROCADE DE PARIS**
6, rue de l'Abbé-Pouchard
94160 Saint-Mandé
- **PETITE CEINTURE GRAND PARIS**
8, rue Pierre-Girard
75019 Paris
- **ORBITAL**
103, avenue d'Italie
75013 Paris

Contact : **Michel Pifaut**,
Porte-parole,
michel@pifaut.com
Tél. : 0148 08 58 14
(répondeur)

Des projets irréalistes et incompatibles

Paris Ville-monde ?

On observe incontestablement une baisse d'influence de Paris (de la France, de l'Europe et de l'Occident en général) dans le monde. Pour tenter (probablement en vain) d'enrayer l'inévitable déclin relatif de Paris, face notamment aux villes asiatiques, l'Etat se soucie (se mêle ?) de l'avenir de l'agglomération parisienne comme s'il l'administrait directement comme au bon vieux temps avant la décentralisation qui date tout de même de près de 30 ans. D'où la création récente de la notion assez vague de « Grand Paris », face –en opposition ?– à la Région Île-de-France qui fonctionne depuis lors assez bien, bon an mal an, comportant des instances ou des procédures théoriquement adaptées (avec naturellement des déviances, coincée entre les 2 « poids lourds » Ville de Paris et État) : STIF (ex STP), SDRIF mis à jour périodiquement pour essayer d'orienter le développement de la Région sous tous sous aspects : hypothèses démographiques et d'emplois, urbanisation, transports... De son côté la Ville de Paris tente d'élargir son influence avec l'institution de Paris-Métropole qui compte 110 Collectivités. Tout le monde prétendant bien entendu améliorer la « gouvernance métropolitaine »... En pratique, le citoyen de base n'y comprend plus rien, et surtout on risque d'aller vers des conflits de compétence, de l'inefficacité, de la gabegie et du gaspillage d'argent public.

Nous prétendons que point n'est besoin de nouvelles institutions, au moment où l'on tente par ailleurs de simplifier les échelons administratifs (Conseiller territorial...). Il convient en revanche d'améliorer, si besoin est, le fonctionnement de celles qui existent. Tout est parti du SDRIF 2007 que l'Etat a rejeté pour cause de manque d'ambitions, la Région étant accusée de « jouer petit bras ». C'était avant la crise économique et financière internationale, mais cela n'a pas empêché l'Etat de placer la barre très haut, comme si de rien n'était, avec architectes appelés à la rescousse pour « faire rêver » le bon peuple à coup d'images futuristes et radieuses. Pour nous, le Grand Paris n'est pas une bonne réponse aux problèmes quotidiens et aux urgences en matière de transports (collectifs, individuels, marchandises...).

Sur le fond, on ne peut que rappeler que Paris n'est pas la France, et la France n'est pas le Monde. Plus de onze millions de personnes vivent actuellement dans la Région Île-de-France (contre 13/14 prévus dans les années 70/80). Il convient d'améliorer leur quotidien aussi rapidement et économiquement que possible. Le CESR a publié de bons rapports sur le sujet lors de la préparation de la révision du SDRIF.



Super Métro: Grand 8 (double boucle), Arc Express (métrophérique, Orbival...)

Ces beaux projets, avec chacun 3 ou 4 variantes, qui mobilisent des milliards, n'existant que sur le papier, et nécessitant des lustres de travaux, outre les autres projets nécessaires déjà plus ou moins programmés (prolongement de lignes de métro, tramways, renouvellement des matériels roulants, fiabilisation des RER...), sont complètement irréalistes dans les circonstances actuelles. Devant la quadrature du cercle du financement de ces belles constructions, le Président de la Commission des Finances a préféré jeter l'éponge, c'est tout dire ! Bonjour les **impôts** !

Par ailleurs, les hypothèses sur lesquelles sont fondées ces élucubrations sont très discutables, comme l'a montré l'Autorité Environnementale. Bien que les prévisions de trafic et les coûts soient déjà manipulés, la SGP n'hésite pas à affirmer que les projets restent rentables même avec des ambitions moindres.

Par ailleurs, les projets de métro étatiques et régionaux sont incompatibles entre eux (implantation, espacement des gares...), sans compter le CG94 (qui n'a aucune compétence en la matière) qui vient mettre son grain de sel avec son Orbival. De belles empoignades en perspective entre « roitelets de banlieue » ! Vouloir recher-

cher un consensus dans ce domaine, entre Maires ou politiques de haut niveau, chacun voyant midi à sa porte et estimant avoir raison, relève de la plus grande illusion, voire naïveté de la part des plus hautes Autorités.

Enfin, au plan **sociétal**, imaginer, par les temps qui courent, que les voyageurs (plus de 50 % de femmes), en moyenne et grande banlieue notamment, descendront de gaité de cœur à 20/30 m sous terre dans des stations déshumanisées aux heures creuses et la nuit, pour s'engouffrer ensuite joyeusement dans des métros intégralement automatiques, est surréaliste. Il suffit de voir déjà les problèmes quotidiens de sécurité dans une gare comme Vincennes RER, ni profonde, ni loin de Paris, ni dans un quartier populaire et avec du personnel présent en permanence (et souvent la police). Et si l'on remet du personnel pour répondre à ces questions lancinantes et grandissantes d'insécurité, ce sont les coûts de fonctionnement qui explosent ! Et retour à la case départ, tout le fragile équilibre financier de l'édifice étant à revoir.

Au total, les 2 projets mirobolants et idylliques apparaissent complètement dépassés, pour ne pas dire « ringards ». On est en pleine cacophonie et en plein rêve. Il est grand temps de redescendre sur terre (ou plutôt de remonter à la surface) pour affronter les réalités des années 2000.

Et pourquoi pas les Grande et Petite Ceintures tout de suite ?

Car les besoins de transport en rocade en banlieue existent déjà et sont avérés depuis longtemps, et ne pourront qu'augmenter encore dans un avenir plus ou moins proche avec l'inéluctable croissance des prix du carburant et de l'énergie.

Nous estimons donc, dans un souci d'économie générale et de rapidité d'exécution, qu'il faut d'abord penser à réhabiliter les infrastructures existantes conformément à la LOTI, même si elles ne sont pas parfaites et totalement satisfaisantes d'un point de vue idéal : les écono-



mies de moyens et de temps compensent largement ces légers inconvénients ; par ailleurs, cette solution présente des avantages en terme de desserte plus fine du territoire et de service rendu aux usagers de bout en bout de leurs voyages, le temps total du trajet et la régularité du système global comptant plus que la vitesse absolue des trains dont les gens n'ont en réalité que faire. Pragmatisme avant tout.

Dans ces conditions, nous préconisons de former une armature forte en rocade avec **les 2 Ceintures (Petite et Grande)**, et entre les 2, sensiblement au niveau de la A86, ou au-delà, tramways ou BHNS. Les pôles ou "clusters" pourraient être reliés à cette armature par des lignes spécifiques évolutives, car inutile d'être trop en avance. Sur la GC à base de trams-trains, la vitesse commerciale pourrait être de 45/55 km/h selon l'espacement des gares évidemment multimodales (de l'ordre de 1,5 km sur la GC contre 0,75 km sur la PC), et c'est bien suffisant. Presque tout est à l'air libre (donc a priori meilleure sécurité pour les voyageurs et agrément des trajets, temps d'accès aux quais limité).

À ce stade du schéma de principe, nous n'irons pas plus finement dans le détail. Si le principe est acquis, les études d'avant-projet détermineront la consistance des lignes complémentaires nécessaires, secteur par secteur. Bien entendu, le gabarit UIC serait respecté sur les 2 lignes principales, tandis que l'exploitant désigné (SNCF, RATP, ou autre) nous indiffère totalement. Et bien entendu, les **marchandises** ne seront pas oubliées, ce que ne permettent pas les métros souterrains à gabarit étroit.

Les avantages sont évidents : coût nettement moindre (d'autant que la remise en service de la GC est déjà partiellement financée et programmée sous le nom de tangentielles, même si elles progressent lentement) et rapidité d'exécution s'il y a la volonté. Pas besoin d'attendre 2025/2030 pour un réel service aux usagers de banlieue.

Cas de la Petite Ceinture ferroviaire (PCF)

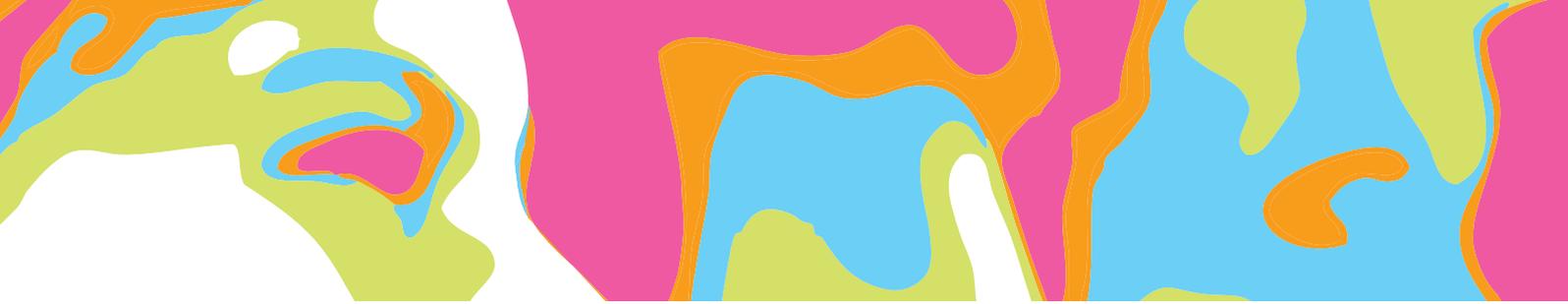
Une étude RFF/Systra d'avril 2006 – peu médiatisée en plein débat sur l'extension du T3 – montre qu'il est possible de réactiver l'infrastructure existante à l'aide de trams-trains modernes n'ayant rien à voir avec les trains de marchandises ou de banlieue d'antan.

Pour nous, une telle réactivation, à l'instar de plusieurs villes à l'étranger, est parfaitement faisable et réaliste. Sur la base de l'étude de 2006 mise à jour on aurait les caractéristiques suivantes :

- espacement des gares accessibles naturellement aux handicapés : 0,7/0,8 km, correspondance avec toutes les lignes radiales de métro. Possibilité de fret (léger) qui fait tant défaut dans le centre de l'agglomération, avec des sites logistiques implantés dans Paris même ;
- vitesse commerciale : 30 km/h environ, tout à fait suffisante pour des trajets de 5 à 10 km ;
- protections phoniques des riverains, adaptées selon les zones, bien que les trams-trains soient déjà relativement silencieux de conception ;
- coût 1 milliard d'€ environ, de Maison Blanche à Porte de Clichy, à proximité du nouveau quartier des Batignolles – Excellent taux de rentabilité, donc possibilité d'un PPP ;
- délai de réalisation (études et travaux) : 4/5 ans après la décision. On est loin des 15/20 ans des autres projets !

Attention aux coûts d'exploitation !

Par ailleurs, de nombreuses études internationales montrent que les lignes exploitées par des monopoles publics sont coûteuses en frais de fonctionnement (on en parle peu, alors que ce devrait être un élément essentiel du débat).



D'où d'ailleurs le dérapage annuel du coût de revient des transports publics, et de la participation demandée aux entreprises et aux usagers.

Il convient donc d'avoir aussi le souci de réduire ces coûts permanents pour la collectivité. Dans notre proposition, divers projets pourraient faire l'objet de PPP ou de contrats construction-exploitation pour les plus rentables, allégeant d'autant les finances publiques et le porte-monnaie des usagers. D'autre part, il est clair lorsqu'on fait des comparaisons internationales, que les stations de

métro sont trop denses dans le Petit Paris, et ce fait très ancien est connu depuis longtemps. Pour compenser la création de stations nouvelles en banlieue, et les frais de fonctionnement qui vont avec, une quinzaine de stations intra-muros pourraient être fermées sans difficulté notable, avec réouverture ou création d'accès supplémentaires dans les stations voisines le cas échéant de façon à minimiser les inconvénients pour les rares usagers pénalisés, entraînant du coup une augmentation de la vitesse commerciale souvent particulièrement faible sur le métro, profitable à tous les voyageurs.

Conclusions

Nous sommes désolés de devoir rappeler ces tristes réalités. On aimerait « rêver » nous aussi, dans le monde merveilleux promis par nos édiles sourds et autistes, déconnectés de la réalité de terrain et des questions économiques, mais ce n'est pas notre conception à l'heure de choix décisifs pour l'Île-de-France pour plusieurs décennies.

Car le monde a changé. À l'heure de la stagnation économique, voire de la décroissance, pour une longue période, il nous faut construire un avenir durable, économe de moyens et de ressources rares, et aussi sûr que possible pour les personnes, surtout en banlieue.

À la construction intellectuelle de toutes pièces d'un réseau « idéal » pharaonique et tirant des plans sur la comète, présentant en outre de grands risques, sans aucune certitude sur le résultat final, nous préférons un réseau pragmatique plus modeste aux aléas réduits, aisément phasable, plus proche de la réalité de terrain et faisable techniquement et financièrement, pouvant rendre rapidement de grands services aux usagers. Et, ensuite, vers 2015/2020, on verra bien s'il y a besoin d'autre chose.

Sans risquer d'être la risée du monde entier dans le cas où les choses tourneraient mal (risque non négligeable à l'approche d'un scénario "à la grecque"), nous préférons améliorer déjà considérablement les conditions de transport de millions de Franciliens à court et moyen terme.

Et Paris restera toujours Paris, sans passer obligatoirement par la case « Grand Paris » ou Arc Express, tels qu'on nous les propose ou oppose, en essayant de nous faire choisir obligatoirement entre ces projets paradoxaux imposés d'en haut, négligeant les potentialités existantes. Cette solution raisonnable constitue la seule vraie "3^e voie": **la voie de la sagesse.**