

## Débat public du grand Paris et du projet Arc Express

### Commodité ou Prestige ??

C'est là, semble-t-il, l'une des sources du différentiel de présentation entre Arc-Express et Grand-Paris. Naturellement l'un de ces aspects n'exclut pas totalement l'autre, mais le mode d'élaboration des projets comme leur présentation médiatique est clairement clivée par la présence de la commodité (pour les usagers), ou du prestige (pour les concepteurs/développeurs).

Arc-Express déclare chercher la commodité des transports de personnes, il cherche à remédier aux difficultés d'interconnexion, et à alléger indirectement les portions surchargées. Les stations sont peu espacées, de telles sortes qu'elles sont fréquemment accessible à pied, sans rupture de charge entre un moyen de transport de concentration et l'infrastructure nouvelle. On peut espérer que la facilité d'interconnexion dans les gares sera au cœur de la conception des stations nouvelles ou développées.

Grand Paris souligne la rapidité de ses liaisons, non sur les très nombreux trajets domicile-travail, mais sur des trajets beaucoup moins fréquents mais plus "signifiants" (au moins pour les promoteurs vendeurs de bureau) : La-Défense/Roissy; Saclay/Orly... Entre ces pôles on annonce des vitesses record, oubliant qu'un complément notable de temps de trajet sera souvent nécessaire pour la plupart des passagers pour atteindre les trains à quai sur ces gares de liaison rapide. De plus, pour ces trajets, et ces passagers, la véritable alternative est bien souvent le trajet en Taxi (bientôt électrique ou hybride).

Une gare n'est pas faite d'abord pour donner lieu à une grande cérémonie d'inauguration avec discours sur le développement induit par cette réalisation; elle doit être faite pour permettre à la population qui utilise les transports en commun tous les jours, d'atteindre son point de départ et son point d'arrivée et/ou de passer d'une infrastructure à une autre avec le maximum de rapidité et de confort. Il en résulte que ces gares doivent être installées au plus près des points de départ et d'arrivée réels du plus grand nombre de trajet, et d'une conception apte à marier infrastructures pré-existantes et infrastructures nouvelles en interconnexion, (architecture composite, moins brillante à inaugurer !).

Il sera difficile d'ajouter à portée pédestre (ou de transports hectométriques quasi-continus, un effort de réflexion est nécessaire sur ce sujet), les lieux d'emploi, les lieux de logement, les parkings de concentration, les gares de fret ..., sans déclencher des pointes de spéculation immobilière repoussant les habitants moins aisés et les entreprises en situation de concurrence dans le désert "hors ligne".

Pour une heure de trajet total, compte tenu de trajets terminaux supérieurs globalement à la demi-heure (plus de 20 minutes côté domicile, , plus de 10 minutes côté zone d'emploi), la vitesse de 65km/h ne permet pas de gagner plus de 10 minutes sur celle de l'infrastructure à 40km/h (il y a certes gain de 19minutes sur la partie "noble" du trajet, mais plus de la moitié de ce gain sera manifestement perdu en accroissement des durées de trajets terminaux, en raison du doublement de l'espacement des stations).

Ce n'est donc que pour des trajets supérieurs à 40km que le gain de temps de trajet pourra atteindre 25%; mais est-il vraiment judicieux de prévoir de placer, pour un grand nombre de nos concitoyens, leur zone d'emploi à plus de 40km de leur lieu de résidence ??

Une opportunité de synthèse semble néanmoins se profiler dans le chapitre relatif aux avantages du principe du métro automatique, lorsque il est évoqué une **multiplication des portions à 4 voies, permettant notamment de faire circuler des trains express ne s'arrêtant pas à toutes les stations.**

On peut alors espérer conserver, sur une bonne partie du réseau, l'espacement kilométrique des stations qui évite bien souvent la rupture de charge et néanmoins garantir à certaines rames une vitesse commerciale élevée, avec interconnexion facile (quai à quai) entre ces deux types de rame.