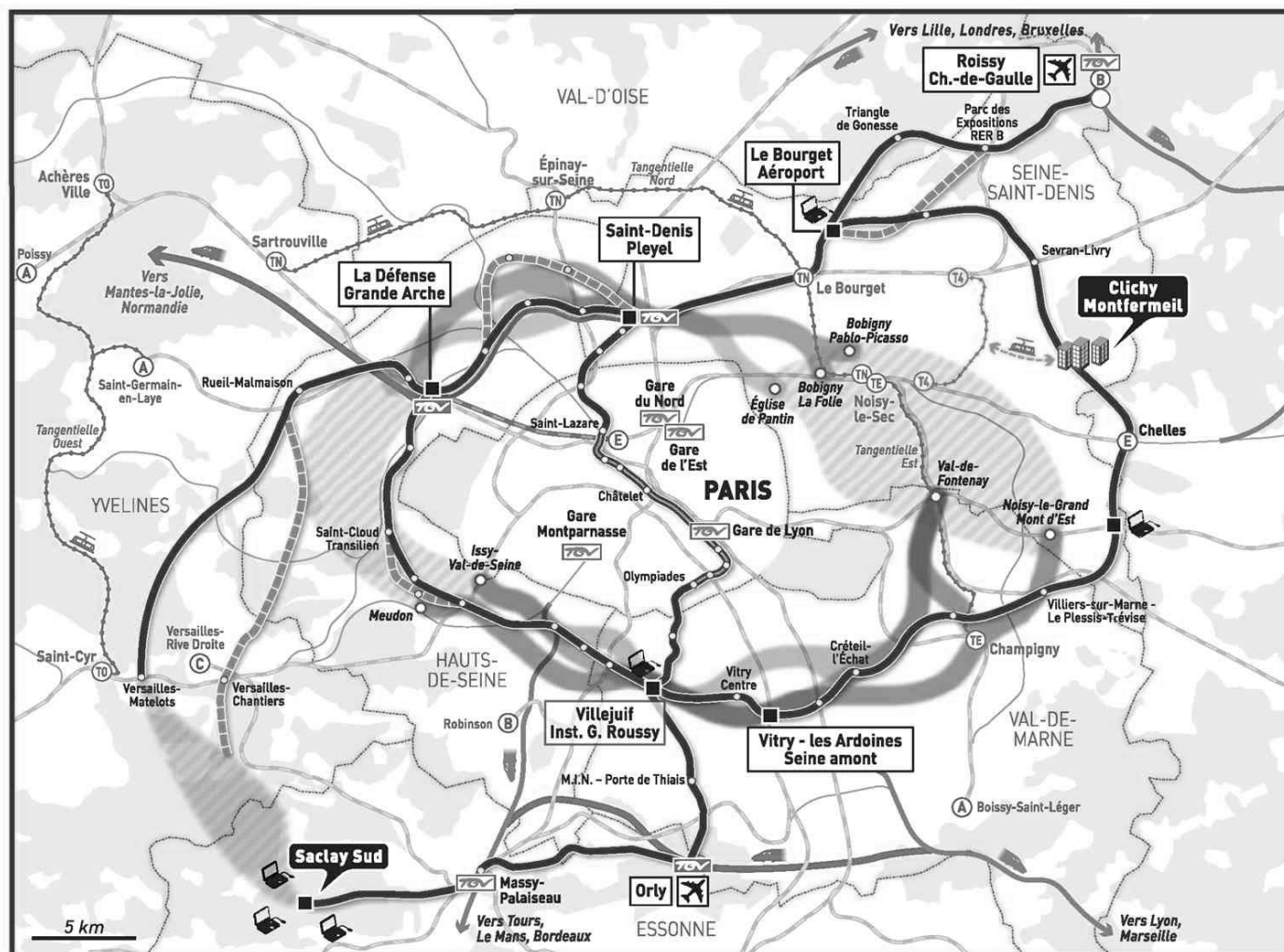




La bataille du

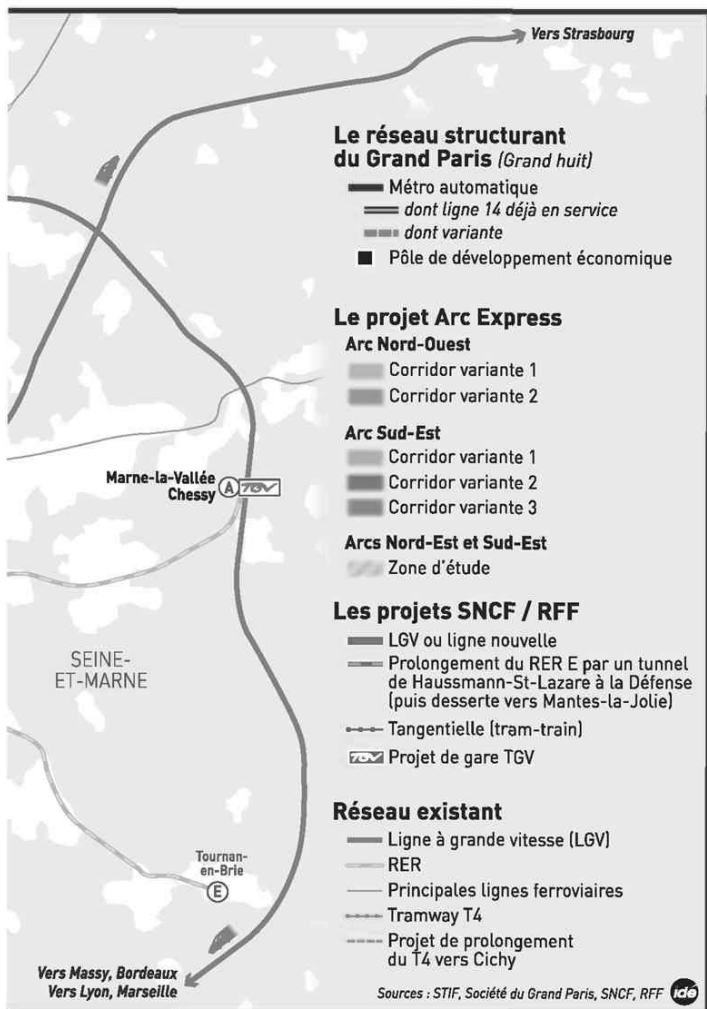


Arc Express ou Grand Huit, le métro qui doit relier entre eux "les Grands Parisiens" façonnera le développement futur de la métropole. Mais personne n'est d'accord sur son tracé.

L'Arc Express du côté de la Région ; le réseau structurant du Grand Paris, alias « Grand Huit », du côté du gouvernement. Deux projets pour un seul enjeu. Et pas n'importe lequel. Avant de céder sa place à Michel Mercier sur une triste histoire de cigares mal décomptés, Christian Blanc, le secrétaire d'Etat au Grand Paris, présentait son supermétro périphérique comme

la troisième grande étape, ni plus ni moins, dans l'histoire des transports en commun français. D'abord le métro en 1900, ensuite le RER en 1970, et puis, enfin, ce supermétro en 2020. Métro parce qu'il restera essentiellement en zone urbaine, fonctionnera de manière automatique, loin des aléas des trains de banlieue. Super parce que, quels que soient le tracé et la technologie retenus, l'engin roulera vite sur des distances importantes, permettant

supermétro



de réduire considérablement les temps de transport à l'intérieur de la métropole.

D'évidence, le dossier est crucial pour tous « les Grands Parisiens ». Tant par ses enjeux – désaturer le réseau actuel et relier deux pôles de banlieue (par exemple Saint-Denis et la Défense) sans transiter par Paris – que par les investissements qu'il représente : entre 7 et 22,7 milliards d'euros selon la configuration retenue. Las, pour de bonnes et de moins

bonnes raisons, l'Etat et les collectivités de gauche ont été incapables de s'entendre sur un projet commun. D'où ce « double débat public », du 30 septembre au 31 janvier prochain, qui propose aux Franciliens de s'exprimer à la fois sur le projet Arc Express de la Région et sur le projet de Grand Huit du gouvernement. Sachant que l'heureux élu ne sera sûrement ni l'un ni l'autre, mais une synthèse, ou bien un dépassement des deux.

Pour éclairer totalement le citoyen, il aurait toutefois fallu lui préciser qu'une troisième hypothèse est actuellement étudiée de près à l'Elysée. Car le Grand Paris, souvenez-vous, ce sont aussi les dix architectes, chargés par Nicolas Sarkozy, d'apporter « du vrai, du beau, du juste » dans la réorganisation de la métropole. Le président qui ne les paye pas (ou presque plus) les a casés aimablement au sein d'un Atelier

international du Grand Paris (AIGP). Qui, fin octobre début novembre, devrait sortir du bois pour proposer une « troisième voie ». Ses animateurs en sont certains : en partant de l'existant, et notamment des lignes SNCF actuellement à la limite de l'implosion (lire page 16, « l'« Urgence » selon la SNCF »), on peut faire « mieux, moins cher, dans des délais plus courts ». Explication, en sept volets. ■

Un double débat public pour permettre aux Franciliens de s'exprimer.



Olivier Laban-Matte/AFP

► SACLAY OU PAS SACLAY ?

La grande boucle sud-ouest passant par Saclay est le principal point de discordance entre les deux projets de transport. Elle représente en effet un effort considérable (36 kilomètres sur les 155 prévus) pour une desserte limitée à deux gares (Saclay et Versailles) et des perspectives limitées en termes de trafic (entre 6 000 et 10 000 voyageurs par heure contre 35 000 en moyenne sur le reste du tracé). En fait, cette desserte sud-ouest est un pari sur l'avenir, voulu et défendu par Christian Blanc. Dans son « grand dessein », le plateau de Saclay, avec ses centres de recherche, devait devenir le moteur de la croissance française, accueillant 190 000 habitants et

130 000 emplois à l'horizon 2030. D'où la nécessité d'y concentrer établissements universitaires et entreprises high-tech (on parle de Google...), et d'y amener une desserte en transports lourds. Reste que, même réaménagé par les plus grands urbanistes, le plateau battu par les vents n'a pas franchement les mêmes charmes que Cambridge ou la Silicon Valley, et que rien n'indique que les entreprises privées voudront bien s'y installer. Plusieurs voix dans l'appareil d'Etat se sont ainsi exprimées en faveur d'une approche plus pragmatique. Jusqu'au préfet de la Région Ile-de-France, Daniel Canepa, déclarant, le 21 septembre, qu'il « faut qu'on soit en avance par rapport à la demande, mais pas en avance de dix ans ».

► CLICHY OU PAS CLICHY ?

C'est l'autre excoissance du Grand Huit gouvernemental, un peu sa caution sociale en quelque sorte. Par conviction ou par stratégie, Blanc et son équipe ont eu l'idée – plutôt subtile – de s'échapper au nord-est pour raccorder les communes les plus isolées (et parmi les plus sensibles) de Seine-Saint-Denis (Sevran, Clichy, Montfermeil...) à la métropole. Le projet est naturellement soutenu par les maires (en majorité de gauche) du coin qui y voient l'occasion de mettre en avant les atouts méconnus de leurs communes (espaces naturels en lisière de ville, belvédères dominant Paris...) et d'aider leurs administrés à rejoindre les pôles d'emploi de Roissy, la Défense ou Marne-la-Vallée.

La Région est restée longtemps opposée à ce projet. Pointant les risques d'« étalement urbain » (la nouvelle ligne pousserait les habitants à se disséminer encore plus loin de Paris), elle préférerait faire passer son Arc Express dans des zones plus peuplées, au cœur du 93, entre Bobigny et Saint-Denis. Clichy et Montfermeil ayant juste droit à un prolongement du tramway



Bertrand Guay/APP

Clichy sera-t-elle raccordée par un métro à la métropole ou aura-t-elle seulement droit à un prolongement du tramway ?

T4 les raccordant au RER en 2015. Position de plus en plus difficile à tenir. Les grands principes écolos, c'est bien. Mais face à la réalité sociale du ghetto, cela ne fait pas le poids.

► 60 KM OU 155 KM ?

Les deux projets prévoient chacun une quarantaine de gares. A cela près que l'Arc Express bouclé couvrira une distance deux fois et demie plus courte (60 kilomètres) que le Grand Huit (155 kilomètres). Et qu'inversement, le Grand Huit roulera une fois et demie plus vite (65 kilomètres/heure) qu'Arc Express (40 kilomètres/heure). La Région en profite pour présenter le Grand Huit comme un supermétro des cadres, reliant des pôles économiques, sans

considération pour les populations traversées.

A y regarder de plus près, le trait paraît un peu poussé. Le long de sa petite boucle, qui suit grosso modo le tracé d'Arc Express, le Grand Huit présente un nombre de gares relativement élevé (10 par exemple d'Issy à Créteil, contre 13 pour Arc Express). Ce n'est qu'au niveau de ses excoissances que le supermétro du gouvernement trace sans s'arrêter. On notera d'ailleurs que les villes « riches » de la boucle sud-ouest (78, 92) sont nettement moins bien loties que celles du nord-est. Avec une distance inter-stations de plus de 10 kilomètres entre Saclay, Versailles et Rueil-Malmaison, la plupart des habitants des Yvelines « verront » le Grand Huit passer sous leurs pieds sans y avoir accès.

► BOUCLE OU MAILLE ?

C'est la question cruciale du débat et, pourtant, la plus escamotée. A Paris comme ailleurs, les élus cèdent aisément à la « tentation de la grande boucle ». Simple, visualisable, elle peut être facilement vendue à l'opinion publique. Même si peu de voyageurs s'amuseront à faire le tour complet de la métropole... Avec son Grand Huit, également surnommé Double Boucle, Christian Blanc a beaucoup misé sur la puissance mobilisatrice de ce symbole. La Région, elle, a osé la complexité. Elle est ainsi partie sur une logique d'arcs de cercle, son projet étant constitué initiale-

ment de deux lignes de banlieue à banlieue jugées prioritaires pour désaturer le réseau existant, soit la Défense-Bobigny au nord-nord-ouest, et Issy-Val-de-Fontenay au sud-sud-est. Ces belles intentions pourraient ne pas résister à la surenchère politique. Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (Stif), émanation du conseil régional, vient en effet d'embaucher 15 ingénieurs pour travailler sur les deux tronçons non étudiés (nord-est et sud-ouest), et présenter un projet en janvier.

C'est à cette obsession du bouclage que s'attaquent les architectes du Grand Paris. S'ils évaluent les besoins en transport à 30 milliards d'euros, soit presque autant que le chiffre du gouvernement, ils souhaitent utiliser cette somme pour faire de la microchirurgie un peu plutôt que de se concentrer sur une ou deux grosses interventions. Cette stratégie, assez proche de celle de la SNCF, consiste à mettre le paquet sur les lignes existantes, en alignant les fréquences de passage des Transilien et RER sur celles du métro (2 à 15 minutes). La toile du réseau serait par ailleurs complétée par de nouveaux barreaux, au gré des besoins. Ceux-ci pourraient utiliser les lignes ferroviaires sous-utilisées, notamment les tangenciennes de la SNCF, ou emprunter des viaducs surplombant le périphérique autoroutier (A86).

► PAR PHASES OU D'UN COUP ?

Christian Blanc a toujours refusé d'envisager que son Grand Huit puisse être réalisé par phases, de crainte que les tronçons moins prioritaires (mais structurants pour l'avenir, selon lui) soient finalement abandonnés. Si le projet du gouvernement était avalisé tel quel, 10 tunnels devraient donc se mettre en action un peu partout en Ile-de-France. Pour une mise en service étalée entre 2018 et 2023. Problème : cela coûterait ex-

trêmement cher (22,7 milliards d'euros, plus d'éventuels dépassements) dans un laps de temps très limité. Et le gouvernement, bien qu'il ait juré le contraire, pourrait être tenté de rogner sur les dépenses courantes. Considérant que l'urgence (faire fonctionner les RER et les trains de banlieue correctement) doit primer, la Région, elle, s'inscrit dans un calendrier beaucoup plus étiré. Sur ses 18 milliards, le « plan de mobilisation » de la Région n'en consacre que 7 à Arc Express. Ce qui repousse le bouclage complet de la rocade au mieux à 2025. Les 11 milliards restants sont essentiellement consacrés aux « radiales » Paris-banlieues : rénovation des lignes existantes, mais aussi prolongement du RER E vers la Défense. Ce qui devrait apporter un gros bol d'air aux usagers du RER A.

► SOUTERRAIN OU AÉRIEN ?

Pour le coup, la Région et l'Etat sont à peu près d'accord. Même si cela coûte cher, il faudra passer le plus souvent en dessous. Pour les tronçons de petite couronne, communs aux deux projets, il n'y a pas vraiment le choix. Le cœur de la métropole s'est tellement construit ces vingt dernières années qu'on arrive à peine à y faire passer un tramway. Pour les tronçons du Grand Huit s'échappant en moyenne et grande couronne, il y a davantage débat. Blanc



L'essentiel du tracé devrait se faire à l'air libre.

préférait le sous-sol car cela lui permettait d'aller vite en évitant les arguties juridiques avec les riverains. La solution est très coûteuse, mais l'addition pourrait être adoucie en taxant les plus-values foncières engendrées par l'arrivée d'un super-métro qui, s'il est enterré, ne suscitera que peu de nuisances. Les architectes, eux, pensent davantage aux usagers et soulignent le risque de claustrophobie. Les ayant écoutés, Nicolas Sarkozy avait demandé que le Grand Huit circule « au maximum » à l'air libre. Finalement, sur les 155 kilomètres du tracé, une vingtaine seulement devrait être enterrée.

► SUR FER OU SUR PNEUS ?

Le départ de Christian Blanc, qui tenait autant au pneu qu'à ses havanes, a rouvert le débat sur le type de matériel roulant à utiliser. En l'occurrence, le pneu est plus efficace sur courte distance (meilleures capacités d'accélération et de freinage). Le fer l'est davantage sur longue distance (meilleure vitesse de pointe, consommation énergétique inférieure). Derrière ce simple débat technique planent toutefois des questions de gros sous (qui construira quoi ?) et la place des TGV dans ce futur réseau de transports. En imposant le pneu, l'ancien patron de la RATP faisait un joli cadeau à son ancienne maison, qui dispose d'un quasi-monopole sur ce type de technologie. La SNCF n'a donc pas tardé à se manifester, en rappelant qu'au prix du kilomètre de tunnel, il serait peut-être bon de mutualiser les infrastructures... et donc de privilégier la solution ferrée. La société nationale lorgne notamment le tronçon la Défense-Saint-Denis, commun au Grand Huit et à Arc Express, qui permettrait de relier les lignes TGV nord à celles de l'ouest, et notamment au futur TGV Paris-Le Havre voulu par Nicolas Sarkozy. ■ Gurvan Le Guellec