

André Santini, 69 ans, à la tête de la Société du Grand Paris

Extraits (Le Monde, 26 juillet 2010)

Un travail de "convergence" s'est engagé entre le projet de rocade en double boucle de 155 km de M. Blanc et le tracé concurrent, Arc Express, de 60 km de la région. Des discussions avec les collectivités sont prévues, car le bouclage des 23,5 milliards d'euros nécessaires au projet est loin d'être assuré.

La référence initiale aux quatre milliards d'euros de dotation de l'Etat promis par M. Blanc a été supprimée, à la demande de Bercy, dans le dossier de présentation du projet qui sera soumis au débat public, en octobre.

Commentaires de l'AMUTC

Sur la « convergence » Maurice Fay (Secrétaire de l'AMUTC) a raison : Arc Express et Le grand Huit (pour les tronçons La Défense Orly et Le Bourget Descartes) relève d'une philosophie très différente d'Arc Express. On constate toutefois une superposition sur le tracé de Pleyel à Villejuif et Champigny).

Sur le financement, il est à noter que la SGP perd sa dotation en capital de 4 milliards promis par l'Etat. On voit mal comment cette société sans capital et sans revenus pourra emprunter les 20 milliards d'euros (et quelques) nécessaires à la réalisation de son objet social.

Le métro à Saclay, maillon faible du Grand Paris

Extraits (Le Monde, 27 juillet 2010)

Le dossier du projet, adopté le 21 juillet par la Société du Grand Paris (SGP), chargée de réaliser le futur métro, indique pourtant que le trafic serait le plus faible de toute la rocade. Selon ce document, que *Le Monde* s'est procuré, entre 6 000 voyageurs, selon les projections de la RATP, et 8 000, selon la Dreif, emprunteraient à l'heure de pointe du matin le tronçon entre Versailles et Orly.

Le cadrage, qui a servi de base au calcul de la fréquentation mentionné dans le dossier avalisé par la SGP, prévoit 130.000 emplois nouveaux, soit un quasi-doublement entre 2005 et 2030 sur le plateau de Saclay. Cet afflux de population, qui découlerait du développement du campus grâce aux capitaux publics et privés promis, n'a été toutefois validé ni par la DREIF ni par l'Insee.

Dans son rapport remis en septembre 2009 sur le financement du réseau de transports du Grand Paris, Gilles Carrez, député (UMP) du Val-de-Marne, préconise de reporter la branche de Saclay à "après 2025". Mais, depuis le départ de M. Blanc du gouvernement, le 4 juillet, l'Elysée a confirmé le mot d'ordre : "Pas de phasage de la double boucle". Saclay n'est, à ce jour, pas moins prioritaire que le reste du grand métro.

L'article comprend un schéma sur la fréquentation du réseau, qui peut être résumé dans le tableau ci-dessous :

Tronçons	Boucle	DREIF *	RATP *	Moyenne
Saclay-Orly	Grand Huit	8	6	7
Descartes-Le Bourget	Grand Huit	11	9	10
Villejuif-Orly	Grand Huit	16	8	12
Le Bourget-Roissy	Grand Huit	15	15	15
Pleyel-Le Bourget	Grand Huit	17	15	16
La Défense-Versailles	Grand Huit	17	15	16
Moyenne	Grand Huit			12,6
La défense-Pleyel	Arc Express	19	16	17,5
Villejuif-Descartes	Arc Express	27	26	26,5
La Défense-Villejuif	Arc Express	32	30	31
Moyenne	Arc express			24,7

* Estimation du nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin en milliers

Commentaires de l'AMUTC

Les études de la DREIF et de la RATP seront publiées dans le cadre du débat. Les chiffres sont en effet très instructifs et pas seulement pour Saclay. Le tableau montre que les tronçons du grand huit devraient avoir, selon l'étude officielle, une fréquentation inférieure de moitié à celle des tronçons d'Arc Express. Ces résultats sont pourtant biaisés en défaveur d'Arc Express (le tronçon Villejuif - Descartes ayant un potentiel bien moindre que le tronçon Villejuif - Val de Fontenay) et en faveur du Grand huit (voir ci-après les aspects méthodologiques qui expliquent ces biais).

On constate ainsi que le tronçon entre Le Bourget et Descartes constitue le second « maillon faible » du projet Blanc, avec de 9 à 11 millions d'usagers quotidiens, au lieu de 30 à 32 pour Orbival. Des chiffres de type Orbival seraient obtenus pour le tronçon Est passant par Montreuil. Une forte fréquentation est en effet prévue sur le tronçon Villejuif - Noisy-le-Grand, malgré le caractère excentré de Descartes.

Il s'y ajoute un problème de méthodologie. Les calculs de fréquentation sont en effet fondés sur un **cadrage volontariste** qui prévoit la construction de centaines de milliers de logements et l'implantation de centaines de milliers d'emplois dans les pôles que relie le métro Blanc.

On a là une sorte de circularité ou de tautologie : on dessine un réseau, on développe l'urbanisation sur ce réseau et l'on « prouve » ensuite que le réseau dessiné est le meilleur ! J'avais relevé ce problème en 1965 lorsque, frais émoulu de l'école, j'ai participé à l'IAURIF (avec Paul Delouvrier), aux études du premier schéma directeur. Nous avons développé un programme informatique, pionnier pour l'époque, qui montrait indubitablement que le projet de réseau RER, proposé pour relier les villes nouvelles, était le meilleur. Bien entendu ce programme ne prouvait rien, si ce n'est qu'il vaut mieux faire passer le réseau dans les villes que dans les champs. C'est aussi ce que montrent les études de la DREIF : les deux maillons faibles du grand huit (Saclay et Clichy Montfermeil) correspondent aux zones les moins urbanisées.

Pour être utile, la méthodologie doit distinguer au moins deux phases.

La première consiste à déterminer la fréquentation du réseau en l'état actuel de l'urbanisation. Il existe en effet une volonté forte de boucler les roclades rapidement. Cette volonté est légitime, car le bouclage est la condition de l'efficacité du réseau. Sans ce bouclage, la fréquentation sur les différents maillons serait largement inférieure à ce qui résulte des études (report du trafic sur les radiales aujourd'hui surchargées, avec traversée de Paris *). Cette phase est la seule qui soit vraiment réaliste. Elle ne manquerait pas de transformer les « maillons faibles » repérés aujourd'hui en pures absurdités et gaspillages de deniers publics.

La seconde consiste à estimer (et à débattre) des capacités et des vitesses d'urbanisation (ou de densification) des zones bénéficiant d'une desserte améliorée et d'en déduire des hypothèses de population et d'emploi à divers horizons (10 ans, 20 ans, 30 ans par exemple). Ces prévisions ont un caractère beaucoup plus aléatoire, car ces évolutions ne relèvent pas de la seule volonté de la Région ou de l'Etat. Mais elles sont nécessaires pour dimensionner le réseau en fonction d'évolutions ultérieures probables.

Il reste qu'en l'état, ces études apportent beaucoup d'eau au moulin de l'AMUTC...

* A cet égard on peut s'interroger sur la pertinence du maillon central du grand huit, avec une prévision de trafic de 40 000 voyageurs à l'heure de pointe.