



Quel tracé pour Grand Paris Express entre Val de Fontenay et Bobigny La Folie ?

La carte annexée au protocole du 26 janvier 2011 entre l'Etat et la Région propose deux tracés pour relier Champigny à Saint Denis : un tracé Est qui passe par Noisy-le-Grand Mont d'Est et un tracé direct qui passe par Val de Fontenay. Il probable que ce tracé direct sera retenu en raison de ses nombreux avantages objectifs.

Si c'était le cas, la carte laisse ouvert le choix entre deux possibilités :

- Un tracé direct, vraiment direct, qui rejoint Bobigny La Folie depuis Val de Fontenay tout droit, desservant au passage les « hauts » de Fontenay, de Montreuil, de Rosny, de Noisy-le-Sec et de Romainville, plateau dépourvu aujourd'hui de tout transport ferré.
- Un tracé un peu moins direct, qui double la ligne du RER E pour contourner le plateau des forts de l'Est et qui vient renforcer la desserte déjà puissante de Rosny-sous-Bois et de Noisy-le-Sec.

Extrait de la carte annexée au protocole Etat Région du 26 janvier 2011



En vert foncé : variantes Grand Paris Express
En mauve : RER E

En rouge : RER A
En marron : tangentielle Nord

Faut-il rester dans la vallée ?

Le tracé du RER E est l'héritage des contraintes résultant au 19^{ème} siècle de la traction vapeur et des possibilités ouvertes par la faible urbanisation du secteur à l'époque :

- La traction vapeur limitait fortement les pentes acceptables, ce qui conduisait à privilégier les tracés contournant les reliefs, chaque fois que cela était possible, au prix de kilomètres de lignes supplémentaires.
- La faible urbanisation permettait d'acquérir pour un coût très faible les emprises nécessaires à la construction des voies et des ouvrages annexes.
- Cette possibilité de construire en aérien rendait sans objet toute idée de réaliser des tunnels coûteux, sauf en cas d'obstacle ponctuel.
- Outre leur coût, les tunnels n'étaient pas recommandés avec des locomotives à vapeur, surtout sur des distances importantes.

Ce sont ces contraintes et ces possibilités qui ont conduit les responsables de l'époque à contourner les forts de l'Est et à utiliser le sillon disponible au Nord et à l'Est en contrebas de ce relief difficile à franchir avec ses pentes accusées.

Le contexte est aujourd'hui radicalement différent.

Malgré son coût élevé, le tunnel constitue la seule solution rapide et raisonnable dans la proche banlieue caractérisée par une forte urbanisation. C'est notamment le cas entre Val de Fontenay et Bobigny où la plus grande part des terrains a été densément construite durant les dernières décennies.

Reste l'option de faire passer plus de trains sur l'infrastructure actuelle. Idée séduisante mais totalement irréaliste :

- La capacité des voies existantes à accueillir un trafic supplémentaire est limitée. Elle doit être réservée à l'amélioration des services rendus par le RER E qui, à terme, doit doubler le RER A grâce à sa prolongation à l'Ouest desservant La Défense et allant jusqu'à Mantes-la-Jolie (horizon 2020, enquête publique en 2012).
- L'organisation de l'exploitation d'une ligne de métro automatique à fréquence élevée est très différente de celle d'un RER qui comprend des destinations variées. Vouloir partager une infrastructure commune n'est guère raisonnable, notamment du point de vue de la qualité du service rendu aux usagers.

Ainsi le choix n'est pas entre l'utilisation d'une infrastructure existante, séduisante a priori, et la réalisation d'un tunnel forcément coûteux : **il est impossible de relier Val de Fontenay à Bobigny par un métro automatique sans forer un nouveau tunnel.**

Faut-il rester au plus près du RER E actuel ?

S'il était décidé de forer un tunnel le long du RER E, il faudrait choisir entre deux options :

- La première consiste à rester au plus près du RER actuel en forant le tunnel sous les voies actuelles.
- La seconde consiste à s'en éloigner modérément afin de se rapprocher des cités populaires de Montreuil (Morillon) et de Noisy-le-Sec (Londeau).

Chacune de ces options présente des avantages et des inconvénients.

En restant au plus près de la ligne RER actuelle on facilite sa connectivité, notamment avec le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny Bois Perrier. La superposition des gares permet en outre d'optimiser les correspondances. Mais on n'apporte aux usagers aucune desserte nouvelle et l'on s'expose à des difficultés de chantier importantes compte tenu du trafic considérable supporté par les voies existantes.

Si l'on s'éloigne du RER E, c'est l'inverse : un chantier plus simple, de nouvelles gares plus proches de certains quartiers contribuant à améliorer leur accessibilité (mais souvent marginalement). Mais c'est au prix d'une forte dégradation de la connectivité et de l'éloignement du pôle d'activité de Rosny 2.

Il est en conséquence probable que la première option serait retenue. C'est la moins mauvaise du point de vue du maillage du réseau.

Les temps de parcours

Il est clair que le tracé vraiment direct permet des temps de parcours sensiblement meilleurs entre Val de Fontenay et Bobigny. D'abord parce ce tracé est nettement plus court puisqu'il ne contourne pas les forts de l'Est. Mais aussi parce qu'il ne prévoit que deux stations intermédiaires (Ruffins et Hôpital Intercommunal) au lieu de trois (Rosny centre, Rosny Bois Perrier et Noisy-le-Sec). S'agissant d'un métro rapide et automatique le temps de parcours est quasiment proportionnel au nombre de stations. **Ainsi le passage dans la vallée majorerait d'environ 50 % la durée du trajet entre Val de Fontenay et Bobigny La Folie.**

Une telle augmentation du temps de parcours pénaliserait en fait toutes les liaisons de banlieue à banlieue dans l'Est parisien.

Les correspondances et la connectivité régionale

Le nombre et la qualité des correspondances constituent un critère essentiel. Les variantes du Grand Paris Express passant par Val de Fontenay apporteraient toutes les deux une amélioration majeure au maillage du réseau en assurant des correspondances avec la tangentielle nord, le tram T1, les RER E et A, les lignes 5, 11 et 1 du métro. C'est l'un des arguments majeurs en faveur de ces deux variantes.

Le passage par Rosny offre une meilleure connectivité avec la tangentielle Nord (deux correspondances au lieu d'une) et avec le RER E (cinq correspondances au lieu de deux), mais sur des parcours communs. En revanche sa connectivité est moins bonne avec le tram T1 (correspondance aux Ruffins) et avec la ligne 9 (correspondance à l'hôpital).

Le tableau suivant recense les correspondances de ces deux tracés avec les radiales existantes ou prévues dans le protocole entre la région et l'Etat, en suivant la carte du Nord au Sud :

Tableau des correspondances (maillage du réseau)

Ligne	Statut	Tracé direct par Montreuil	Tracé par Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Sec
Tangentielle	En travaux	Bobigny la Folie	Bobigny la Folie Noisy-le-Sec
RER E Nord	En service	Bobigny la Folie (gare à créer)	Noisy-le-Sec Bobigny la Folie (gare à créer)
RER E Sud	En service	Val de Fontenay	Rosny-sous-Bois centre Rosny-sous-Bois Bois Perrier Val de Fontenay
Métro Ligne 5	En service	Bobigny la Folie (gare à créer)	Bobigny la Folie (gare à créer)
Tram T1 Sud	Programmé	Montreuil Ruffins Val de Fontenay	Val de Fontenay
Métro ligne 11	Programmé	Montreuil Hôpital	Rosny Bois Perrier
Métro ligne 9	Etudes	Montreuil Hôpital	Non
Métro ligne 1	Etudes	Val de Fontenay	Val de Fontenay
RER A	En service	Val de Fontenay	Val de Fontenay

Ainsi, même si les deux options sont excellentes du point de vue du maillage, le tracé direct apporte une amélioration supplémentaire grâce à la création d'un pôle de transports à l'hôpital intercommunal, au cœur du plateau des 6 communes. En venant compléter la correspondance prévue à cet endroit entre les lignes 9 et 11 du métro, le Grand Paris Express contribuerait puissamment à l'efficacité de ce maillage.

Faut-il doubler les réseaux ?

La carte montre que la variante par Rosny conduit à doubler le RER E sur la totalité de son parcours entre Val de Fontenay et Bobigny (vert et mauve) et à doubler la tangentielle nord entre Noisy-le-Sec et Bobigny (vert et marron). Les tracés sont extrêmement proches, pour ne pas dire superposés.

Est-il bien légitime de doubler, et même tripler sur une partie de cette variante, le nombre de lignes desservant un secteur déjà favorisé alors qu'il existe tant de secteurs qui attendent encore l'arrivée d'un transport et que les budgets ne sont pas extensibles à l'infini ? N'est-ce pas un luxe injustifiable ?

C'est d'ailleurs un argument qui a été opposé, lors du débat public, au tracé vraiment direct : il serait lui aussi susceptible de constituer un doublon du prolongement du tram T1 à l'étude entre Noisy-le-Sec et Bobigny.

C'est oublier un point essentiel : les infrastructures ne doublent réellement que lorsque leurs tracés sont très proches et que leurs fonctions sont similaires. Ce n'est évidemment pas le cas entre le tram T1 et le Grand Paris Express :

- Le tram aura un tracé très différent. Le point de départ n'est pas le même : le tram ne passe pas à Bobigny La Folie. Le parcours du tram est environ trois fois plus long, de manière à bien desservir les différents quartiers de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois. Il n'y a pas la moindre superposition.
- Grand Paris Express a une fonction de rocade régionale de grande capacité et rapide alors que le tram a une fonction de desserte locale fine avec des stations très rapprochées : pas moins de 24 stations entre Avicenne et Val de Fontenay au lieu de 4 pour Grand Paris Express.

De ce fait, le tram est nettement moins rapide que le métro automatique, sa capacité est moindre et il n'est pas très bien adapté aux longs trajets. Il n'en est pas moins irremplaçable et attendu avec impatience à Romainville et à Montreuil où il rendra d'énormes services, notamment pour relier ces quartiers défavorisés au réseau régional.

Ainsi, il n'est pas du tout pertinent d'évoquer un doublonnage imaginaire du Grand Paris Express avec le tram T1 et entre Val de Fontenay et Bobigny la Folie.

Un surcoût important

La question des coûts est évidemment importante à l'heure des arbitrages finals.

A cet égard, le tracé par Rosny est évidemment beaucoup plus cher que le tracé direct.

Le seul fait de prévoir une gare supplémentaire est estimé à 80 millions d'euros. Oui, dira-t-on, mais il ne s'agit pas de gares nouvelles à l'exception de Bobigny La Folie. Il s'agirait en effet d'aménager les gares existantes à Val de Fontenay, Rosny Centre, Rosny Bois Perrier et Noisy-le-Sec. Le problème est qu'il ne faut attendre de ce côté-là aucune économie mais plutôt des surcoûts supplémentaires : la création d'une gare ex nihilo est souvent moins chère que la refonte d'une gare existante.

Il s'y ajoute les deux ou trois km supplémentaires de tunnel à près de cent millions d'euros le kilomètre.

Pourquoi dépenser plus pour avoir moins ?

Le bilan final n'est guère favorable au choix d'un tracé par Rosny.

Il impliquerait en effet de dépenser de l'ordre de 200 millions d'euros supplémentaires pour un service rendu aux usagers moins favorable que celui qu'apporterait le tracé direct :

- ⇒ Pas d'amélioration de la desserte des secteurs aujourd'hui non desservis.
- ⇒ Temps de parcours nettement plus longs.
- ⇒ Maillage du réseau sensiblement moins efficace...