

Qui a besoin du Grand Paris ?

Publié le 16/12/2013 Mis à jour le 17/12/2013 à 16h02 Slate.fr

L'Île-de-France pèse déjà de façon démesurée dans l'économie française. Concentrer encore plus d'entreprises et de populations au détriment des terres agricoles est-il vraiment pertinent ?

Le Plateau de Saclay, ce sont des terres agricoles parmi les plus fertiles d'Île-de-France. Mais la puissance publique, qui rêve d'en faire une Silicon Valley française, l'a déjà amputé de 1.000 hectares, et s'apprête à en bétonner 470 dans le cadre d'un des projets phares du Grand Paris, le campus Paris-Saclay. Au milieu des champs, des grues et des bulldozers s'activent. L'installation d'un métro automatique (« ligne verte » ou ligne 18) est également prévue.

Le Grand Paris n'est pas un plan d'amélioration des transports en Île-de-France. C'est un projet élaboré par Christian Blanc, pour qui le salut de l'Île-de-France passe par la création de « clusters » (aussi appelés « campus » ou « pôles ») associant entreprises, établissements d'enseignement supérieur et chercheurs.

Pour être attractifs, ils se doivent d'être reliés entre eux par des lignes dédiées de transport en commun (le fameux métro automatique). Selon Harm Smit, coordinateur de COLOS (Collectif Oin Saclay) : « Pour Christian Blanc, la création de ces clusters doit faire jaillir les start-up par centaines. Pour moi, ce projet, c'est avant tout du marketing. »

Si des débats ont bien eu lieu sur le tracé des lignes et l'ampleur du projet, la logique originelle n'a pas été discutée. Il s'agit d'urbaniser davantage l'Île-de-France à travers la constitution de grands pôles économiques (comprenant « clusters », logements et zones commerciales) et de relier ceux-ci entre eux par des lignes de transport dédiées (le Grand Paris Express). Avec pour objectif central de rendre la région parisienne plus attractive, afin d'attirer les entreprises et les travailleurs qualifiés du monde entier.

Commentaires de l'AMUTC

Oui, la question des objectifs est essentielle. Elle n'a pas été débattue. **Les tracés non plus.** Sauf à la marge, on retrouve dans le SDRIF 2013 le grand huit de Christian Blanc. Il n'a pas été modifié mais seulement complété par la ligne orange, justement appelée réseau complémentaire... C'est le résultat du débat de 2010 qui, lui, a défini comme objectif principal l'amélioration des transports de banlieue par la mise en place d'une rocade de petite couronne. Le SDRIF est la négation de cette demande.

Le noyau du projet, ce sont donc les pôles économiques : plateau de Saclay (pôle haute technologie), Villejuif (Campus Cancer), La Défense (extension de 450.000m² de bureaux), aéroports de Roissy, Orly et du Bourget (agrandissement et développement), Achères (création d'un port d'envergure internationale)... Des projets portés par le secteur privé sont également associés au Grand Paris, tels que le centre commercial Europa City à Gonesse, porté par Auchan, qui sera desservi par une gare du Grand Paris Express, ou les Villages Nature en Seine-et-Marne (The Walt Disney Company).

Les terres agricoles sacrifiées... dans quel but ?

« Le problème, c'est que dans tous ces projets, on reste dans une vision de l'urbanisme issue des années 1970, où les terres agricoles sont vues comme au service de l'urbanisation », explique Claudine Parayre, membre de la COSTIF (Coordination pour la Solidarité des Territoires d'Île-de-France) qui fédère des opposants aux différents projets d'aménagement du Grand Paris.

« *En ce qui concerne le Plateau de Saclay, il a perdu 980 hectares depuis les années 1980. Le projet prévoit d'en urbaniser 480. 2.600 hectares sont théoriquement protégés, mais pour combien de temps ? On sait que les lois se font et se défont. Le SDRIF [Schéma directeur de la région Île-de-France, NDLR] prévoit que dans les 20 prochaines années, la région Île-de-France va consommer 1.850 hectares de terres agricoles par an. On est passé à l'équivalent d'un département consommé tous les 7 ans, alors qu'auparavant c'était tous les dix ans.* »

A Gonesse, dans le Val-d'Oise, c'est Europa City, un projet porté par le Groupe Auchan qui sera desservi par une gare du Grand Paris Express. Le triangle de Gonesse est également une zone agricole fertile. Selon Bernard Loup, coordinateur du collectif pour le triangle de Gonesse : « dans le Sdrif de 2013, Europa City occupera 80 hectares mais sera responsable de l'urbanisation de 300 hectares. On parle déjà de faire à proximité un centre d'affaires, mais les besoins n'existent pas, il y a déjà quatre ou cinq contrats de développement territorial avec des centres d'affaires à proximité. Ce projet, c'est la destruction des terres agricoles pour un projet qui n'a aucune utilité pour le territoire. »

Ce faisant, on fragilise une agriculture en reconversion. Laurent Sainte Fare Garnot, également membre de la COSTIF, décrit ainsi l'agriculture à Saclay : « une ferme a reconverti 80 hectares en bio, une autre fait des paniers hors Amap mais en circuits courts, une troisième a fait une compostière qui traite 13 à 17.000 tonnes de déchets verts des alentours, qui sont réutilisés par les fermes locales. C'est une agriculture en

mouvement et intégrée dans son tissu urbain. Une jeune agricultrice qui a repris l'exploitation de son père décédé, et vient de terminer une formation au maraîchage bio, va perdre six hectares, qui vont être utilisés pour faire une plaine de jeux pour les étudiants du campus. »

Concentration accrue des richesses et de la population : une stratégie problématique

Une question est absente du débat public : ces aménagements sont-ils nécessaires ? **L'Île-de-France pèse déjà de façon démesurée dans l'économie française.** La concentration de l'activité économique attire déjà de nombreuses entreprises et draine des travailleurs qualifiés de la France entière, qui n'ont souvent pas d'autre choix que de rejoindre la métropole en début de carrière. En dix ans, l'Île-de-France a selon l'Insee gagné près d'un million d'habitants.

Cette centralisation économique n'est pas sans conséquences. L'augmentation démesurée de la population fait pression sur les loyers et le nombre de logements disponibles. Les transports en communs sont de plus en plus saturés. L'augmentation du nombre de voitures sur les routes provoque embouteillages et pollution. Un projet qui vise à rendre l'Île-de-France « plus attractive » risque donc d'accroître ces nuisances

« Jean-Paul Huchon déclare qu'il faut renforcer l'attractivité internationale de la région parisienne, qui est déjà la plus peuplée et la plus riche de France. On a déjà 40% du potentiel de la recherche en Île-de-France. »

D'un point de vue strictement économique, a-t-on besoin de tels aménagements ? De plus en plus d'entreprises se détournent de ces « clusters » excentrés, **pour regagner les villes, notamment à la demande de leurs salariés.** A-t-on besoin d'aménager de nouveaux bureaux ? Les parcs existants sont loin d'avoir atteint leur capacité maximale. Ainsi, à quelques kilomètres du Plateau de Saclay, qui doit accueillir la future « Silicon Valley française », on trouve le parc d'activités de Courtaboeuf, un des plus grands d'Europe. De son côté, Europa City sera située à proximité du centre commercial Aéroville. Les deux prévoyant un quartier d'affaires, l'offre de bureaux va vraisemblablement dépasser la demande. Rappelons également que La Défense peine à louer ses nouvelles surfaces.

Quant à l'impact économique sur les habitants de ces territoires, il est plus qu'incertain. Le nombre d'emplois créés par ces grands aménagements (hors construction) est faible, car il s'agit davantage de déménagements et de déplacements d'emplois que de créations d'emplois nouveaux. Certes, on construit de nouveaux logements autour des gares et des pôles, mais pour accueillir des cadres, des chercheurs et des étudiants que l'on fait venir d'ailleurs. Les terrains libérés par ces déplacements de population sont le plus souvent récupérés par des promoteurs immobiliers pour créer des logements destinés à une population plus aisée.

Baisse des dépenses et reprise en main de l'Etat

Le Grand Paris, c'est aussi une reprise en main de l'aménagement du territoire par l'Etat, notamment à travers le syndicat mixte Paris-Métropole et la Société du Grand Paris. Bernard Loup, du collectif pour le Triangle de Gonesse, explique :

« Le projet Grand Paris est le moyen que Nicolas Sarkozy a trouvé pour contrecarrer la gauche, qui était responsable en tant qu'autorité régionale, pour torpiller le SDRIF et le faire échouer. Il a réussi car tous les élus, de gauche comme de droite, ont couru après Christian Blanc pour avoir leur gare Grand Paris Express. Le gouvernement de gauche qui aurait du abroger la loi du Grand Paris n'en avait pas les moyens puisque ses élus locaux l'avaient soutenu, le maire de Gonesse notamment (...) C'était un moyen pour l'Etat de reprendre la main là-dessus ».

A Saclay, la reprise en main de l'Etat est également visible. Ce dernier impose aux universités et aux écoles leur déménagement sur le plateau, sous la menace de sanctions, explique Laurent Sainte Fare Garnot :

« La faculté de Paris-XI devait initialement être déménagée en entier pour libérer un très beau domaine avec des arbres centenaires (...) et réaliser une très belle opération immobilière. Les chercheurs, les enseignants, se sont mobilisés, un certain nombre de collègues ont refusé de monter sur le plateau malgré la menace de sanctions financières (...) On va aussi déplacer le centre de recherche EDF dont les salariés ne veulent pas venir. Tout cela a été imposé. »

Il poursuit :

« Tout cela, c'est soi-disant au profit de la recherche mais avec en vérité des coupes dans la recherche. L'IDEV [Institut Diversité et Evolution du Vivant, NDLR] est installé ici, ils ont besoin de 80 hectares, on va leur en laisser 26 ! Une deuxième chose, c'est la Fondation de Coopération Scientifique, montée en chapeau pour décider des orientations de la recherche et pour mettre au pas les chercheurs. Le campus Paris-Saclay c'est quelque chose d'imposé, qui ne s'accompagne pas d'une amélioration de la recherche. »

Des milliards pour un métro automatique à l'utilité discutable

Ce qui a séduit la grand public dans le Grand Paris, c'est la perspective d'une amélioration des transports en commun, notamment des liaisons banlieue à banlieue. Si la ligne rouge, en petite couronne, trouvera

probablement son utilité, les lignes orange et verte ne visent qu'à relier entre eux les différents pôles de compétitivité qui sont prévus.

Or, les déplacements de travail à travail sont minoritaires (« environ 3% » selon Harm Smit) et ces métros seront donc peu fréquentés. « La ligne verte est estimée autour de 4 à 6.000 personnes par heure, alors qu'un métro est rentable à partir de 20.000 et plutôt à 40.000. On sait donc d'emblée que cette ligne sera déficitaire, explique Laurent Sainte Fare Garnot. Celle-ci va coûter environ 4,2 milliards, alors qu'avec un milliard on refait complètement le RER B, y compris tunnel dans le centre de Paris. » Des milliards vont donc être investis dans des transports qui seront peu fréquentés.

Commentaire de l'AMUTC

Avec ces milliards on prolongerait **tous** les métros jusqu'à la rocade de proche couronne, y compris la 1, la 3 et la 9 pour l'Est parisien

Bernard Loup, du collectif pour le triangle de Gonesse, partage ce point de vue : ces nouveaux transports ne correspondent pas aux besoins des habitants de ces territoires peu denses, qui continueront à aller travailler en voiture, et qui bénéficieraient davantage d'un système plus flexible, comme des navettes. « On sature de transports en commun le triangle de Gonesse, ça ne se justifie pas (...) les salariés qui n'ont pas de voiture et travaillent à Roissy utilisent le service de bus Filéo, un transport à la demande qui les prend presque en bas de chez eux. La seule utilité de ces nouveaux transports, c'est de mieux desservir le Parc des Expositions et de permettre l'urbanisation du Triangle de Gonesse. »

La région Île-de-France a besoin d'améliorer son réseau de transports en commun, notamment pour les communes les plus mal desservies, tout en préservant ses terres agricoles et ses espaces naturels dans une perspective de développement durable. Le projet de Grand Paris, tel qu'il est prévu, semble relativement éloigné de cette perspective.

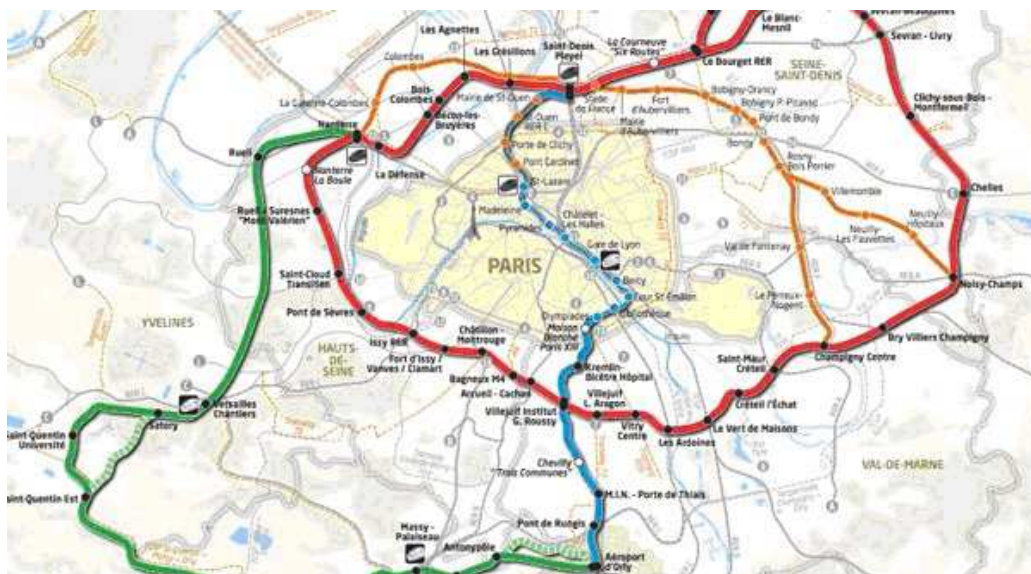
Antoine Hasday

« Gouvernance » labyrinthique, remise en cause financière du projet de métro Grand Paris Express, approches opposées entre Etat et collectivités, entre élus et entre droite et gauche : le Grand Paris est pour ses participants un grand feuilleton institutionnel à rebondissements multiples. Alors que le Premier ministre Jean-Marc Ayrault a confirmé mercredi 6 mars que le projet de métro du Grand Paris serait maintenu et achevé en 2030, Slate.fr publie plusieurs articles sur ce projet qui doit dessiner les contours de la future métropole parisienne.

Pour l'abandon du métro Grand Paris Express en grande couronne

Publié le 12/12/2012 Mis à jour le 06/03/2013 à 18h14

Dans un contexte budgétaire particulièrement difficile, le futur métro circulaire du Grand Paris ne se justifie qu'en petite couronne, suffisamment densément peuplée pour lui assurer un trafic important et à la congestion automobile certaine.

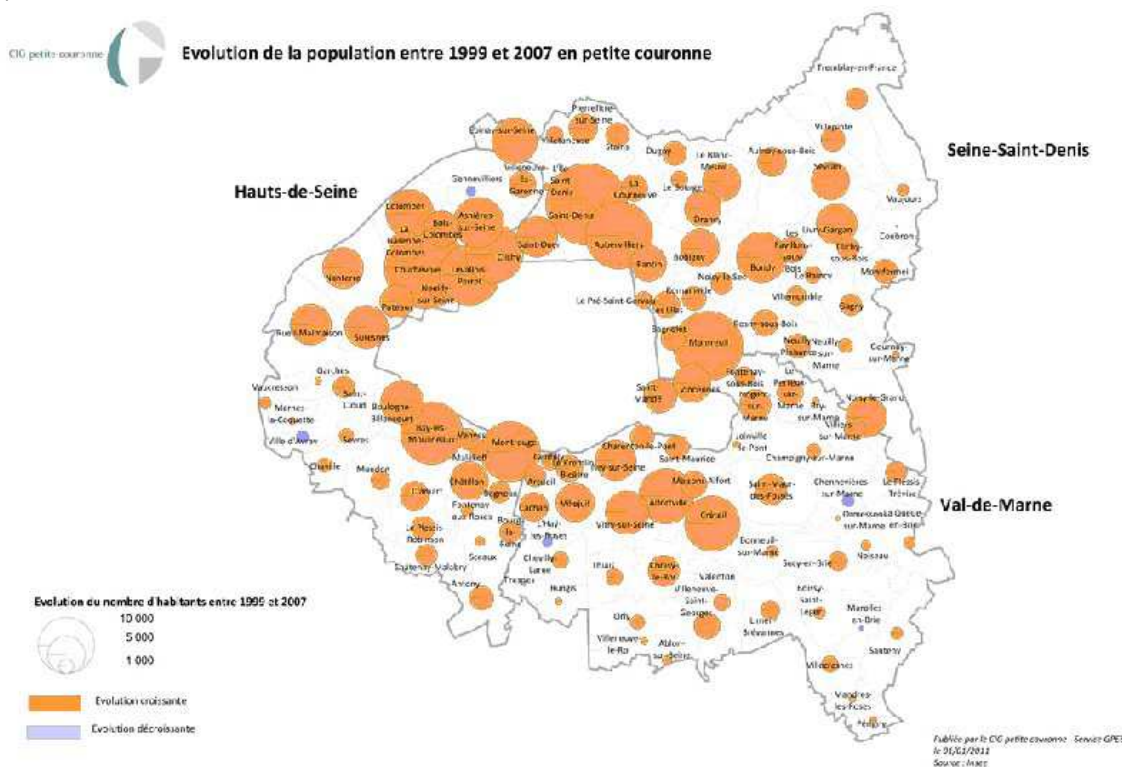


- Boucle du Grand Paris Express (Société du Grand Paris) -

Le changement de président de la République appelle à une remise à plat des projets d'aménagement du territoire de son prédécesseur, qui, pour certains, répondaient plus à des lubies personnelles qu'aux besoins réels des Français. Parmi ces projets, le plus emblématique est sans nul doute le métro Grand Paris Express.

Si peu de monde conteste la nécessité de créer une ligne de métro circulaire pour améliorer les liaisons transversales de banlieue à banlieue, le projet du Grand Paris Express n'en est pas moins partiellement contestable, dans un contexte budgétaire particulièrement difficile, comme en témoigne le rapport de Pascal Auzannet, remis au ministère de l'Égalité des territoires le 13 décembre 2012. Il convient donc de s'interroger sur sa pertinence.

En effet, les évolutions démographiques récentes de la région Ile-de-France, une concentration de la croissance de la population en proche couronne ainsi que les études concernant la rentabilité du métro en zone urbaine montrent que ce moyen de transport ne se justifie à l'heure actuelle qu'en petite couronne, suffisamment densément peuplée pour lui assurer un trafic important et à la congestion automobile certaine. A contrario, dans une Grande Couronne connaissant une dynamique démographique désormais plus faible et ayant une densité de population beaucoup moins importante, ce mode de transport n'apparaît pas du tout adapté.



Le plus grand bouchon d'Europe

Concrètement, qu'est ce que cela signifie ? **Il s'agit de revenir à la logique première des projets Arc Express et Métrophérique, respectivement portés par la région Ile-de-France et la RATP**, et de ne réaliser donc qu'une seule boucle en petite couronne du projet de métro Grand Paris Express, suivant un phasage en trois temps.

Dans un premier temps, l'autoroute A86 méridionale apparaissant la plus embouteillée, et ce, même en-dehors des heures de pointe (à hauteur de Maisons-Alfort se situe « le plus grand bouchon d'Europe »), la partie sud du métro doit être prioritairement réalisée. Ce constat rend, conformément au souhait de Cécile Duflot, la ligne rouge Sud reliant le Pont de Sèvres à Noisy-Champs (correspondant grosso modo à l'ancien projet Orbival porté par le conseil général du Val-de-Marne) la plus urgente à construire, puisqu'il n'existe pas d'autres moyens de transport efficaces.

Source : rapport Auzannet

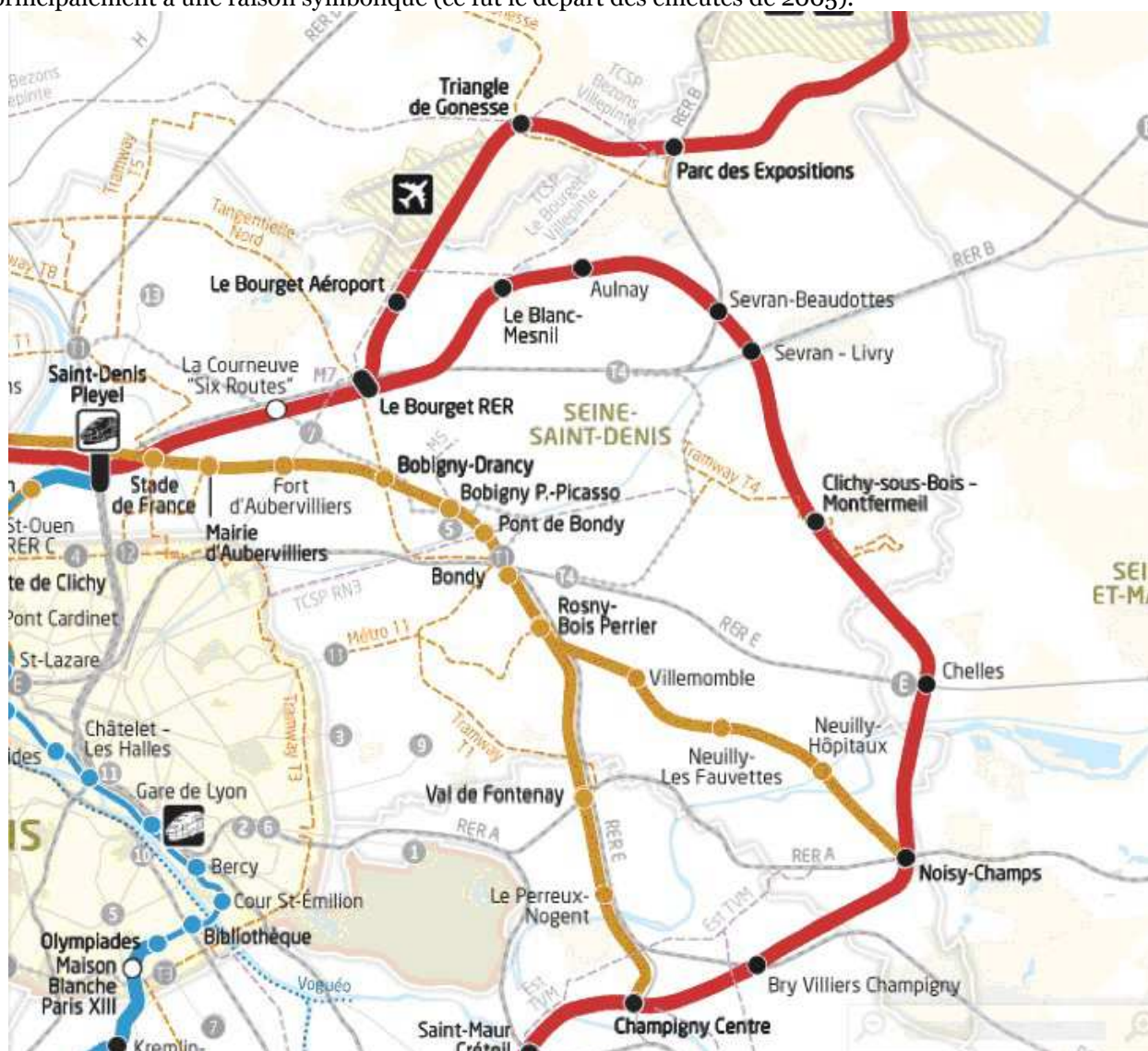
Cependant, son tracé est à modifier dans sa partie orientale, en privilégiant le plus proche de Paris, l'itinéraire le plus pertinent étant de suivre l'autoroute A86 en zone urbaine. **On peut effectivement légitimement s'interroger sur le choix de faire se terminer la ligne rouge sud au plus loin de Paris en Seine-et-Marne à Champs-sur-Marne, uniquement pour faire plaisir aux élus seine-et-marnais**, au lieu de Val de Fontenay dans le Val-de-Marne (qui va accueillir les 5.000 emplois du campus de la Société Générale) ou de Noisy-Mont-d'Est en Seine-Saint-Denis, les deux principaux pôles d'emploi de l'Est parisien en dehors de Disneyland, qui n'auront de manière incompréhensible aucune gare sur cette ligne...

Commentaire de l'AMUTC

On peut s'interroger en effet...

Seine-Saint-Denis : la ligne Orange plutôt que la Rouge

La seconde phase de la boucle de métro doit se dérouler à l'est en Seine-Saint-Denis dans le prolongement de la précédente et privilégier, de nouveau, le tracé le plus proche de Paris, conduisant à l'abandon de la ligne rouge Est passant par Clichy-sous-Bois, qui traverse des banlieues peu denses, dont la desserte répond principalement à une raison symbolique (ce fut le départ des émeutes de 2005).



Les tronçons des lignes « orange » et « rouge » du Grand Paris Express au nord-est de Paris (société du Grand Paris)

Ce choix paraît complètement aberrant, personne n'allant se rendre dans cette dernière commune, qui a surtout besoin d'être reliée au cœur de la capitale et non à d'autres communes de banlieue. En fait, l'itinéraire le plus pertinent est celui de la ligne orange menant de Champigny Centre à Saint-Denis Pleyel en passant par le Val de Fontenay et Bobigny, deux pôles d'emploi importants, qui devrait donc avoir la priorité par rapport à la ligne rouge orientale, contrairement au scénario qui semble se dessiner.

Dans un troisième temps, quand la situation budgétaire nationale s'améliorera, il pourra être envisagé de boucler la boucle à l'ouest, en s'appuyant une fois de plus sur un tracé proche, en l'occurrence le parcours de la ligne rouge Ouest entre Saint-Denis Pleyel et La Défense, et non celui de la ligne orange, pour finalement ensuite rejoindre le Pont de Sèvres à Boulogne-Billancourt.

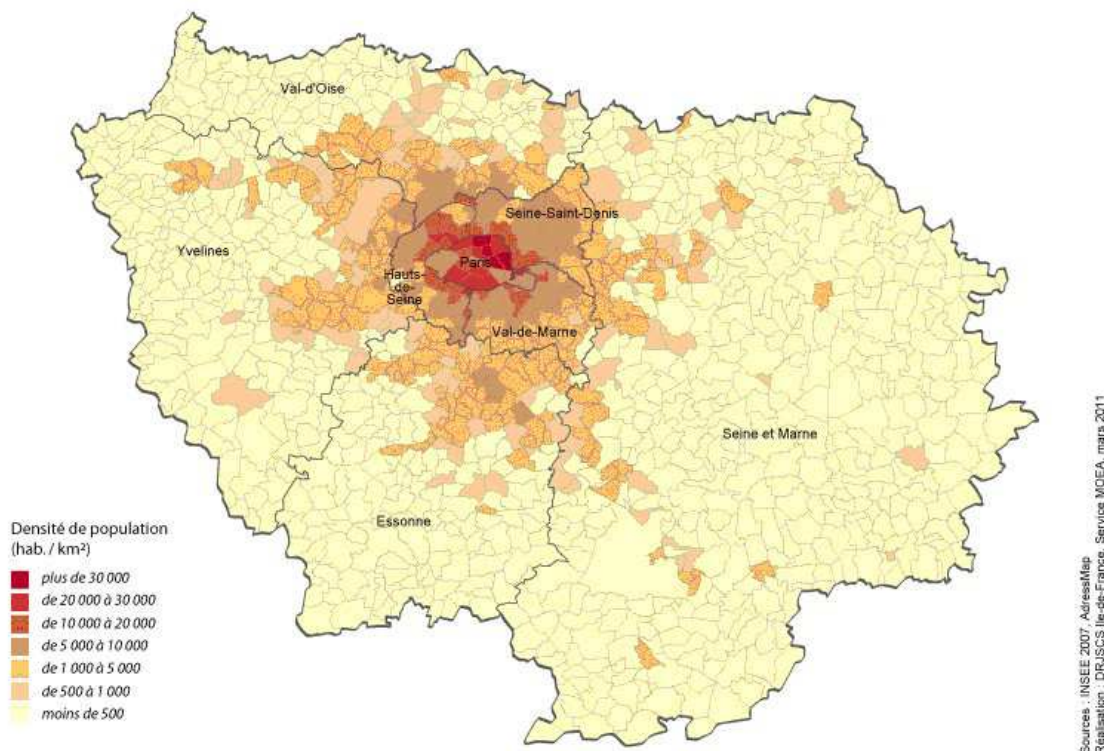
Le métro à Saclay : un non sens économique

Concernant la Grande Couronne, le projet de ligne verte de métro reliant l'aéroport d'Orly à Nanterre en passant par Versailles doit être abandonné, y compris la desserte du fameux plateau de Saclay, non-sens économique notoire, puisqu'il est actuellement occupé par des champs et que son projet de développement

n'envisage qu'une urbanisation très limitée du secteur à terme, ce qui signifie des densités de population extrêmement faibles.

L'automobile est reine dans ce type de territoire et rien n'y changera dans un contexte de faible densité à l'habitat diffus. La réalisation de cette ligne de métro constituerait un exemple type de gaspillage de l'argent public. Seule la desserte de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle par une annexe de la ligne rouge apparaît justifiée.

Densité de population de la région Ile-de-France en 2007



La grande couronne ne mérite-t-elle donc pas de transports en commun ? La réponse est bien évidemment négative, mais ils doivent être adaptés aux caractéristiques de ce territoire, en l'occurrence plutôt des trains ou tram-trains (Massy-Evry) transversaux utilisant les lignes déjà existantes, beaucoup plus aptes à répondre aux besoins des usagers. Les différents projets étudiés par le conseil régional d'Ile-de-France apparaissent consécutivement beaucoup plus pertinents que le Grand Paris Express.

Améliorer l'existant (RER) est plus urgent encore

En définitive, espérons que nos nouveaux dirigeants sauront prendre les mesures nécessaires pour éviter de nouveaux gaspillages, d'autant qu'il est beaucoup plus urgent d'améliorer l'existant, ne serait-ce déjà que le RER A, dont l'auteur est un usager occasionnel. De même, il apparaît primordial de limiter le nombre de branches des différentes lignes de RER, qui ne font qu'accentuer les retards.

Il devrait aussi être étudié la possibilité de faire circuler le métro et surtout le RER 24 heures sur 24, au moins sur certains itinéraires, pour favoriser l'accès des banlieusards à la vie parisienne (c'est une demande forte des usagers de banlieue interviewés dans le cadre d'une étude en cours sur le Grand Paris).

Enfin, on aimerait que soit définitivement réglé le problème du partage de la gestion du réseau ferré francilien RATP/SNCF, typique des guéguerres ridicules entre entreprises françaises, dont l'utilisateur, qui semble être le cadet de leurs soucis, est la principale victime. Le président de la République, dans ce type de situation, pourrait user de son autorité pour imposer un choix, comme le faisait le général De Gaulle. La raison doit l'emporter sur les calculs politiques des uns et des autres.

Laurent Chalard