

■ L'INFO DU JOUR

Un rapport met en garde contre le « tout-Grand Paris Express »

ILS SE SONT BAPTISÉS « Le Cercle des transports ». Cette association, véritable cénacle d'experts et de responsables en activité ou à la retraite, s'est donné pour objectif de faire avancer la réflexion en matière de grands projets de transports. Leur dernier sujet en date : le supermétro du Grand Paris qu'il jugent, dans un rapport, trop coûteux et dont les usagers ne verront les bénéfices que dans trop longtemps. Ils font remarquer que si le nombre de déplacements en Ile-de-France a progressé de 20 % entre 2001 et 2010, c'est aux heures creuses que la fréquentation a le plus augmenté (+ 30 %), alors qu'aux heures de pointe, cette hausse a été plus modeste (+ 4 %).

Améliorer plutôt l'existant

Leur préconisation principale est donc la mise en place, dans les plus brefs délais, du pilotage automatique sur toutes les lignes de RER et sur les lignes Transilien les plus chargées, « comme ça se fait depuis quarante ans à la RATP », rappelle Philippe Essig, ancien patron de la Régie et... de la SNCF. Une solution qui permettrait, selon lui, à la SNCF d'accroître le trafic sur les lignes automatisées de 30 à 40 % et donc de régler les problèmes de saturation du réseau, notamment sur le tronçon central du RER A (Châtelet-La Défense) et sur la ligne 13.

Enfin, ils estiment que le Grand Paris Express va entraîner une très forte hausse des dépenses de fonc-



Station du RER A Châtelet-les Halles (Paris 1^{er}). L'association Le Cercle des transports préconise la mise en place du pilotage automatique sur les lignes du RER et du Transilien les plus chargées. (LP/Matthieu de Martignac.)

tionnement qui ne pourra être soutenue que par une hausse des tarifs, des impôts ou des deux. Ils proposent donc, à l'exception de la ligne 15 sud (Pont de Sèvres - Noisy Champs), de remettre toutes les autres créations de lignes du Grand Paris Express à plus tard pour ne se focaliser que sur l'existant. « Par le passé, nous avons fait l'erreur de sacrifier au tout-TGV. Aujourd'hui et demain, ne faisons pas la même erreur en tombant dans le tout-Grand Paris Express ! » appuie François Durovray (UMP), maire de Montgeron

(Essonne) et administrateur du Stif, d'accord avec Le Cercle des transports.

« C'est un peu tard pour tout remettre en cause, répond Pierre Serne, vice-président (EELV) chargé des transports au conseil régional d'Ile-de-France, qui partage le constat d'urgence de la revitalisation du réseau existant tout en estimant qu'en la matière, la région et le Stif font déjà beaucoup. Et l'élu de souligner également que le constat « alarmiste » du Cercle des transports « n'a pas l'air de tenir compte des plus récen-

tes décisions, comme la réaffectation à la région d'une grande partie des ressources normalement dévolues à la Société du Grand Paris ou le milliard d'euros d'investissements dans le matériel roulant décidé par le conseil régional ».

Du côté de la SNCF, on n'apprécie guère « ne pas avoir été associé à la préparation de ce rapport ». « Notre problème, ce n'est pas l'argent. C'est de faire des travaux lourds tout en continuant à faire rouler des trains », précise un cadre.

GRÉGORY PLESSE