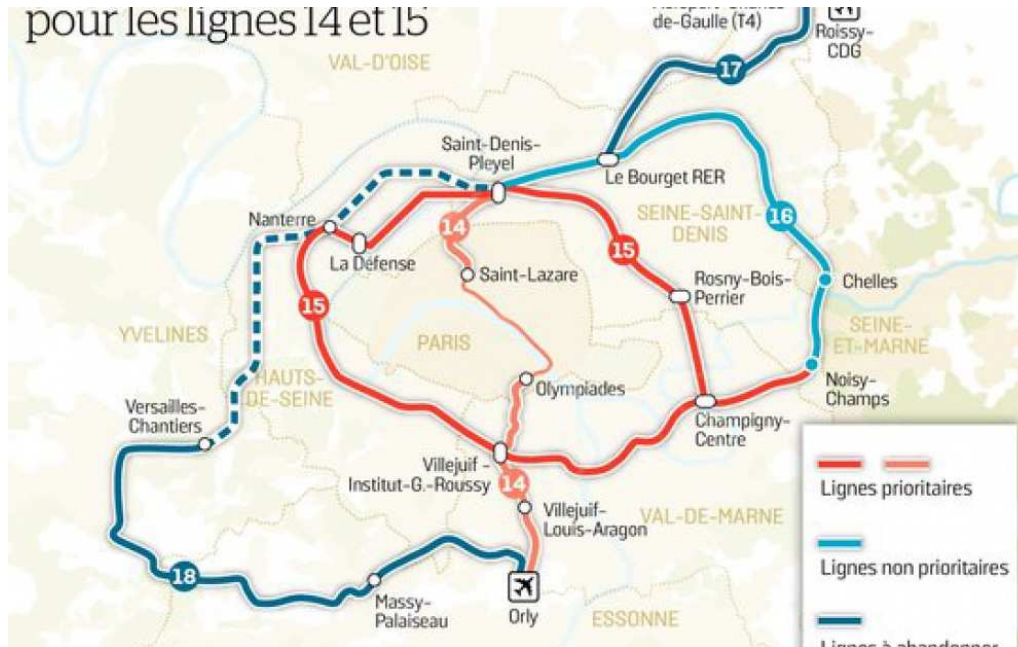


Grand Paris Express : les propositions chocs de l'association des usagers



Infographie LP



L'Association des usagers des transports (FNAUT Ile-de-France) a dévoilé ce jeudi ses préconisations pour le Grand Paris Express. Elle défend l'abandon des lignes 17 et 18 au profit de projets de tramways.

Le gouvernement doit confirmer d'ici à la fin de l'année s'il garde en l'état ou modifie le Grand Paris Express. Face à l'ampleur de ce « chantier du siècle » en matière de transports (200 km de lignes de métro et 68 nouvelles gares à construire d'ici à 2030) et à son budget pharaonique (de 28 à 35 milliards d'euros), l'Etat pourrait mettre le holà et reporter voire annuler certains tronçons, pour ne pas creuser la dette publique.

Depuis la rentrée, les rumeurs vont bon train et [les élus se mobilisent, à coups de manifestations](#), lettres aux ministres et campagnes de pub, pour ne pas perdre les lignes de métro promises depuis des années. Dans ce contexte, l'avis de la FNAUT Ile-de-France (principale association des usagers des transports dans la région), rendu public ce jeudi, fait l'effet d'une bombe.

Selon elle, tous les tronçons du supermétro « n'ont pas la même pertinence », et les entreprises de BTP ne pourront pas faire face au lancement simultané de tous les chantiers de ligne. Le calendrier est donc fictif, et, parallèlement, les projets de modernisation des transports actuels (RER, tramways) risquent d'être ralentis, faute de crédits. Fort de ce constat, la FNAUT réclame une « opération vérité » sur les projets qui seront réellement financés, et fait part de ses choix, parfois radicaux.

L'abandon des lignes 17 et 18, le report de la ligne 16

« Nous recommandons l'abandon des lignes 17 et 18 et leur remplacement par des projets plus légers, mieux adaptés aux besoins réels dans des zones peu denses », estime la FNAUT. Pour la 18 (Orly-Versailles via le plateau de Saclay), qui ne devrait accueillir que 100 000 voyageurs par jour, des transports par bus, tram ou même téléphérique entre le plateau et la vallée pourraient être moins coûteux, estime Marc Pelissier.

La ligne 17, elle, ne compterait que 200 000 voyageurs par jour, dans l'hypothèse où le Triangle de Gonesse serait urbanisé. Sinon, la fréquentation serait deux fois moindre. « On conteste l'argument des élus qui disent que cette ligne désenclaverait les quartiers. Elle ne dessert aucun quartier sensible, ajoute Marc Pelissier. Et elle relie des communes déjà reliées entre elles, comme Saint-Denis, Le Bourget et Roissy, via le RER B ».

Quant à la ligne 16, au vu des mêmes critères de trafic attendu, « elle nous semble à réaliser en 2^e priorité ». Seules lignes 14 et l'ensemble de la ligne 15 en rocade sont prioritaires, car les plus à même de désaturer le réseau actuel. A condition de bien financer toutefois l'interconnexion de ces lignes avec les RER et Transiliens.

Financer le prolongement des trams, renforcer le RER

La ligne 18, c'est un budget de 3 Mds€, et la ligne 17, 2,5 milliards. « Redistribuons une partie des sommes aux projets de transports en souffrance de longue date », propose Marc Pelissier. La Société du Grand Paris, chargée de construire le futur métro, l'a déjà fait : en 2013, 2 Mds€ sur les crédits de la SGP ont été affectés au plan de mobilisation des transports en Ile-de-France (prolongements du RER E à l'ouest, de la ligne 11 à l'Est, rénovation des RER A et B). La somme a été entièrement consommée.

La FNAUT a donc identifié de nouveaux projets, lancés depuis plusieurs années mais suspendus faute de financements, qui pourraient profiter de cette manne. L'association cite les prolongements à l'est et à l'ouest du T1 (450 M€ et 250 M€), celui du T7 à Juvisy (200 M€), ceux du T11 Express à l'ouest vers Sartrouville (850 M€) et à l'est vers Noisy-le-Sec (500 M€), ou enfin le T12 Express Evry-Massy, prévu pour 2022, et son prolongement à Versailles.

Côté RER, des investissements importants (aménagement de voies de garage à Marne-la-Vallée Chessy sur le A, atelier de maintenance à Massy sur le B) « ont déjà dû être retardés par la RATP faute de crédits », s'alarme Marc Pelissier. En tout, l'association estime qu'au moins 2,5 Mds€ pourraient être mobilisés dès 2018-2019 sur des projets de transports plus pertinents que le Grand Paris Express.

Jean-Gabriel Bontinck

Transports en Île-de-France & Oise

Grand Paris Express Société du Grand Paris

FNAUT