

L'affaire du « Grand Paris » a occupé de nombreux acteurs des transports et de l'aménagement d'Ile-de-France depuis 2008. La Région a d'abord privilégié un projet d'« Arc Express », principalement, un métro en petite couronne, l'État un projet de « Grand Paris ». Un accord est intervenu en 2011 autour d'un projet de « Grand Paris Express ». Cet accord et cette hybridation des noms laissent en suspens deux points majeurs de désaccord : la desserte de Saclay et celle de la proche banlieue Est.

Métro du Grand Paris : à quand une prochaine lettre de mission ?

Pascal Auzannet a remis en décembre 2012 à Cécile Duflot, Ministre de l'Égalité des Territoires et du Logement, un rapport sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express. Ce rapport souligne le manque d'études préalables sérieuses. Les besoins de financement ont été très largement sous-estimés. Le projet était évalué à environ 20 milliards. Ce sera au moins 30 milliards compte tenu des sous-estimations grossières et des oublis, tels que les coûts d'interconnexion avec le réseau existant. Le projet ne sera bien sûr pas réalisé avant 2025. Les capacités techniques ne permettent pas de faire un tel chantier aussi rapidement : dix tunneliers ne vont pas fonctionner simultanément !

Quelles conséquences sont tirées de ces constats par Pascal Auzannet ? Que le projet doit être échelonné jusqu'en 2030, voire 2040. Cette conclusion s'inscrit dans le cadre de la lettre de mission qui lui était confiée et qui lui demandait de ne remettre en cause aucun des tracés de métro automatique prévus dans le cadre de l'accord intervenu en 2011 entre la Région et l'État. Les données du rapport montrent l'intérêt de réaliser les rocades en proche couronne à l'Est, au Nord et au Sud. Il s'agit de compléter le maillage par un métro dans cette banlieue dense où le niveau de fréquentation attendue le justifie, sauf à l'ouest, parce que la configuration en rocade de lignes existantes le rend moins impérieux. Déjà envisagé avec le nom « Orbitale » dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France de 1994, promu par la RATP, notamment et déjà par Pascal Auzannet, sous le nom « Métrophérique » dès les années 2000, le projet semble enfin pouvoir se concrétiser.

Pour les autres projets, le respect de l'accord intervenu entre l'État et la Région en 2011 semble bloquer la réflexion. En effet, les besoins exprimés tant pour la desserte de Saclay que pour la bordure orientale de la Seine-Saint-Denis demandent une réponse rapide. Or, l'irréalisme de la desserte par métro automatique de forte capacité, en raison de son coût et des faibles trafics attendus, conduit à repousser sa réalisation et à ne pas étudier dès maintenant les alternatives réalistes, que ce soit par tramway, transport par câble ou maillage serré de lignes d'autobus à très haut niveau de service. Le rapport Auzannet propose pour relier Orly à Saclay un métro léger et se place ainsi aux limites de ce que le cadre fixé par l'accord de 2011 permet. Par ailleurs, la réflexion simultanée sur l'aménagement des territoires desservis, à travers les contrats de développement territorial, se base sur des scénarios de desserte très improbables. Cela pourrait conduire à décrédibiliser cette recherche d'une planification coordonnée entre transport et urbanisme. À la suite de ce rapport, le gouvernement a décidé en mars 2013 de réaliser les différents tronçons de métro étudiés dans le métro, à quelques nuances près. À l'occasion, le projet a reçu un autre nom avec "Nouveau Grand Paris".

■ L'Institut Gustave Roussy (Villejuif), actuellement loin de toute ligne de métro et de RER, va devenir un nœud de correspondance du futur réseau, à la croisée de la ligne 14 prolongée et de la future ligne 15 (photo : P. Zembrì).



Néanmoins, le débat n'est pas terminé et une lecture attentive du rapport de M. Auzannet conduit à demander non un nouveau rapport mais une nouvelle lettre de mission : celle-ci devra confirmer le tracé du métro en première couronne et, pour les autres projets, inviter à ré-ouvrir la réflexion que ce soit pour les tracés, les modes et les échéanciers de réalisation. Dépasser l'accord de 2011 entre la Région et l'État apparaît aujourd'hui indispensable tant pour la pertinence des projets de transport que pour remettre « dans le bon ordre » ce que la précipitation sur le projet de métro Grand Paris avait chamboulé. Coordonner transport et urbanisme, ne consiste pas simplement à organiser l'aménagement urbain autour des gares : c'est penser l'organisation d'un réseau en fonction d'un projet régional. Quel motif aurions-nous d'espérer une nouvelle lettre de mission ? Par exemple, que les leçons de la première soient tirées sans compromissions.

Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

Tarifs: France Étranger
(TVA incluse)
Prix du numéro: 13,50 € 15 €
Abonnement annuel:
- tarif normal 46,50 € 54 €
- tarif "particuliers" (*) 36,00 € 39 €

(*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal: à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie Comelli Avenue des Deux-Lacs ZA Courtaboeuf 7 91140 VILLEJUST

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Xavier DESJARDINS
Pierre-Henri ÉMANGARD
Vincent KAUFMANN
Philippe MENERAULT
Alain MORCHEOINE
Arnaud PASSALACQUA
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité

19, rue de la Mare Aubry
02400 CHÂTEAU-THIERRY

Ventes - Abonnement

Université de Cergy-Pontoise - MRTE
Pierre Zembri - 33 Bd du Port
95011 Cergy-Pontoise cedex

Maquette

COEPT - MÉTROPOLIS

Site internet

<http://olegk.free.fr>

Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

Fondateur

Sylvain ZALKIND

Président d'honneur

Maurice PLANTIER

Siège social

19, rue de la Mare Aubry
02400 CHÂTEAU-THIERRY

Président

Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS
Michel QUIDORT

Secrétaire général

Alain RICHNER

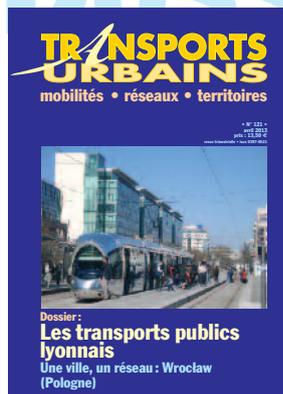
Trésorier

Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

1 Éditorial de la rédaction Métro du Grand Paris : à quand une prochaine lettre de mission ?

Dossier



Couverture
Afin de fêter la mise en place de la ligne T3 (2006), la rame 856 a reçu une livrée argentée très originale, qu'elle a conservé jusqu'en mai 2009.
Photo Jean-Marie Beauvais

Le numéro est coordonné par
Arnaud Passalacqua

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).

Les transports publics lyonnais

3 L'expertise lyonnaise des transports urbains : histoire et enjeux récents. Interview de Alain Bonnafous et Hervé Chaîne Harold Mazoyer

8 Lyon, une métropole planifiée ? Marie-Clotilde Meillerand

13 Le maillage du réseau de transports collectifs urbains de l'agglomération lyonnaise, une cohérence résultant de politiques opportunistes ? Sébastien Gardon

18 Atobus, recette d'une spécialité lyonnaise Arnaud Passalacqua

23 Lyon : le trolley sur le fil... Yannis Cosmas

28 Les chiffres de la baisse tendancielle de la recette par voyage Stéphanie Lopes d'Azevedo

30 Observations et considérations sur la mobilité et les transports publics à Wrocław (Pologne) Jean-Bernard Lugadet