



UFR DE GEOGRAPHIE

MAGISTERE AMENAGEMENT

EPREUVE ECRITE A L'EXAMEN D'ENTREE AU MAGISTERE AMENAGEMENT

Durée 2 h
4 juin 2015 / 15-17 h (Institut de géographie)

SUJET :

A partir des trois textes proposés, vous rédigerez un texte court (maximum 600 mots) pour présenter les enjeux actuels des politiques de transport dans les métropoles françaises.

Précision :

Vous pouvez également mobiliser vos propres connaissances et d'autres exemples que ceux signalés dans les textes. Nous attendons une réflexion pertinente sur ces politiques de transport dans les métropoles et non pas une synthèse des trois textes. Attention donc à ne pas perdre trop de temps à lire ces textes qui ne sont qu'un support à votre réflexion.

Textes :

« *Les transports, ressort et levier de la construction métropolitaine. Une approche comparée Paris-Lyon-Marseille* », Aurélien Delpirou, revue *Métropolitiques*, 24 septembre 2014
URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-transports-ressort-et-levier.html>.

« *Des solutions nouvelles à la crise des transports franciliens* », Frédéric Leonhard, revue *Métropolitiques*, 13 janvier 2012
URL : <http://www.metropolitiques.eu/Des-solutions-nouvelles-a-la-crise.html>

« *Une charte pour une nouvelle mobilité à Bordeaux* », Solène Mercic, *AQUI* (<http://www.aqui.fr>), 09/02/2015



Les transports, ressort et levier de la construction métropolitaine ?

Une approche comparée Paris – Lyon – Marseille

Aurélien Delpirou

À Paris, Lyon et Marseille, le développement des transports collectifs est un élément central du projet métropolitain. Toutefois, les enjeux et les démarches sont très différents d'une ville à l'autre. Aurélien Delpirou compare les trois situations et analyse les forces et faiblesses de chacune des stratégies.

La création des métropoles de Paris, Lyon et Marseille est au cœur de la réforme territoriale en cours¹. Si la transformation de leurs configurations institutionnelles a fait l'objet d'une accélération subite, la construction d'une idée puis d'un projet métropolitain relève, dans les trois cas, de dynamiques anciennes et complexes. Les transports collectifs occupent une place notable dans ce processus : ils ont pu apparaître à la fois comme le ressort d'une gouvernance d'échelle métropolitaine et comme un levier du projet métropolitain, condition tant de sa performance que de sa cohésion. S'appuyant sur les travaux des « Journées Grand Paris » de l'École d'urbanisme de Paris², cet article propose une lecture critique de ce rôle structurant attribué aux infrastructures de transport, en poursuivant l'approche comparative ouverte il y a peu par Daniel Béhar.

Paris : les transports comme projet métropolitain ?

À Paris, Lyon et Marseille, la question des transports collectifs a cristallisé les débats sur la métropole autour de trois enjeux : améliorer la compétitivité du système métropolitain ; favoriser le report modal vers les modes alternatifs à l'automobile ; renforcer la cohésion sociale et territoriale à une échelle vaste.

À Paris, on ne peut qu'être frappé par la synecdoque représentant le projet métropolitain : dans l'esprit des habitants, des journalistes et même des élus, le « Grand Paris » reste d'abord et avant tout un nouveau réseau de métro. Initialement baptisé « Grand Huit », il est devenu après bien des péripéties le « Nouveau Grand Paris ». Si la montée en puissance de la question métropolitaine est bien antérieure à ce projet, force est de constater qu'il a polarisé, voire phagocyté, le débat politique et médiatique grand-parisien depuis bientôt sept ans (Orfeuil et Wiel 2012). Cette préemption s'explique notamment par une communication efficace des porteurs du projet, jouant à la fois sur le registre de la compétitivité régionale (la boucle entre les *clusters*) et sur celui du désenclavement des quartiers en difficulté (la desserte de Clichy-sous-Bois et Montfermeil). Après de nombreuses polémiques et des transformations importantes, le projet est entré dans une phase plus consensuelle de stabilisation. Toutefois, selon de nombreux auteurs, il ne répond que très partiellement aux enjeux de la mobilité quotidienne dans la métropole parisienne, notamment parce qu'il laisse en partie de côté le réseau existant (Orfeuil 2014).

¹ Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 créant des statuts particuliers pour Paris, Lyon et Marseille.

² La cinquième édition a eu lieu les 20 et 21 mars 2014 à la cité Descartes à Marne-la-Vallée.

Lyon et Marseille : développer et réorganiser des infrastructures obsolètes ou inexistantes

À Lyon, la question des transports n'a pas occupé une place aussi centrale dans un débat structuré de longue date autour de la mise en mouvement des acteurs économiques au service de la compétitivité métropolitaine (Payre 2013). Toutefois, cet enjeu a émergé progressivement à partir de plusieurs prises de conscience sur différents registres : la nécessité de répondre à la double dynamique de desserrement résidentiel et fonctionnel à l'échelle de la grande région urbaine, de Saint-Étienne à Grenoble ; l'urgence de moderniser le nœud ferroviaire lyonnais, dont les infrastructures engorgées sont menacées d'obsolescence³ ; la volonté de renforcer le pôle intermodal de la Part-Dieu, cœur stratégique de la métropole lyonnaise et moteur de son attractivité à l'échelle nationale et européenne.

Enfin, à Marseille, les carences de l'offre de transport public et la saturation du réseau routier sont souvent citées parmi les principaux « handicaps structurels » freinant le développement de la métropole et minant sa cohésion territoriale (Viard 2014)⁴. Dans un contexte marqué par une forte dispersion urbaine, le recours très majoritaire à la voiture (95 % de part modale sur les déplacements domicile-travail vers le pôle d'activités des Milles), la faiblesse des modes lourds (deux lignes de métro) et plus largement l'inadaptation des transports collectifs métropolitains dessinent les traits d'une véritable « exception marseillaise ». Comme à Lyon, une prise de conscience récente a conduit à des initiatives diverses mais inabouties et désordonnées – le conseil régional en faveur du train, le département en faveur du car⁵, etc. Dans ce contexte, les transports sont désormais identifiés par la plupart des acteurs comme le « chantier prioritaire »⁶ de la future métropole.

Transports et gouvernance métropolitaine : des trajectoires contrastées

Les transports collectifs constituent un terrain privilégié de la coopération intercommunale. Dès les années 1970, la création et l'extension des périmètres de transports urbains (PTU), articulés à des autorités organisatrices de transport urbain (AOTU), ont permis d'organiser la gestion des réseaux dans un cadre supracommunal (Beaucire et Lebreton 2000). Le cas de Marseille offre une illustration par l'absurde de cette évolution : la fragmentation de l'offre de transport, « avec ses multiples réseaux en étoile déconnectés les uns des autres et gérés par une dizaine d'autorités locales »⁷ (Gilles Pipien⁸), traduit et illustre l'émiettement du paysage intercommunal. Seul le réseau de cars du conseil général relie de façon efficace les différentes polarités de la métropole.

Toutefois, avec l'extension des espaces de vie et la dilatation des pratiques de déplacements, la question de la gouvernance des transports dépasse désormais largement le cadre intercommunal⁹ ; elle devient interterritoriale. La région lyonnaise fait ainsi figure de laboratoire : création dès 1989 de l'association « Région urbaine de Lyon », dans le but d'élaborer des stratégies partagées pour la mobilité ; coopérations inter-SCOT (schéma de cohérence territoriale), avec l'appui des agences

³ Voir, par exemple, un article paru en 2011 dans *Les Echos* : www.lesechos.fr/31/01/2011/LesEchos/20859-023-ECH_les-premieres-pistes-pour-demeler-le-noeud-ferroviaire-lyonnais.htm.

⁴ Voir aussi un article paru en 2013 dans *Alternatives économiques* et intitulé « De quoi souffre Marseille ? » : www.alternatives-economiques.fr/de-quoi-souffre-marseille_fr_art_1183_61949.html.

⁵ On peut aussi citer le rôle de certaines autorités locales comme la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, qui a instauré la gratuité des transports collectifs et porté un projet de tramway, dont la mise en service est prévue avant la fin 2014.

⁶ Titre de la première rencontre des « Ateliers de la métropole », série de débats entre experts, professionnels et élus organisée depuis 2013 par la chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence.

⁷ Intervention lors des 5^{es} Journées « Grand Paris » de l'École d'urbanisme de Paris, 20 et 21 mars 2014.

⁸ Inspecteur général au conseil général de l'environnement et du développement durable, il a été sollicité par le préfet délégué à la métropole pour participer à la réflexion sur les transports notamment.

⁹ De fait, les PTU couvrent généralement la ville-centre, les banlieues et quelques communes périurbaines : une large part du périurbain est resté à l'écart de ces périmètres.

d'urbanisme¹⁰ ; démarche REAL (réseau express de l'agglomération lyonnaise) rassemblant entre 2005 et 2010, à l'initiative de la région Rhône-Alpes, neuf AOTU, quatre départements, de nombreuses intercommunalités, SNCF et RFF autour de projets de modernisation des infrastructures ferroviaires. En janvier 2012, un pas supplémentaire était franchi avec la création, concomitante à celle du pôle métropolitain du G4¹¹, d'un « syndicat métropolitain des transports » réunissant les agglomérations de Lyon, Saint-Étienne, Bourgoin-Jallieu et Vienne. Il ne s'agit pas, au contraire du STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France), d'une AOTU intégrée, mais d'une structure de dialogue destinée à faciliter la mise en œuvre d'actions communes et la mise en cohérence de l'offre de services. Toutefois, ces initiatives ont rencontré de nombreuses résistances, en raison de postures politiques et de conflits récurrents sur le financement des projets. Comme le regrette Corinne Tourasse¹², « l'introduction d'un peu de gouvernement dans un océan de gouvernance s'est révélée plus paralysante qu'enthousiasmante »¹³.

La métropole avec ou sans les transports

Dans ce contexte, quels changements peut-on attendre de la création des institutions métropolitaines ? À Lyon comme à Marseille, la nécessité de gérer les transports à la bonne échelle et de façon intégrée a souvent été présentée comme l'une de leurs justifications premières. Toutefois, les deux projets ne manquent pas d'ambiguïtés. À Lyon, alors que la dynamique d'intégration s'est fondée sur un patient travail partenarial à une échelle large, la métropole devrait conduire à une concentration des compétences sur un territoire étroit – qui exclut l'aéroport et le pôle intermodal de Saint-Exupéry. Gérard Collomb, maire de Lyon et président du Grand Lyon, a affiché une feuille de route claire pour la métropole dont il prendra la présidence en janvier 2015 : récupérer l'ensemble des compétences transport et fusionner les AOTU¹⁴. Des tensions et des concurrences sont donc à prévoir, notamment avec le pôle métropolitain et la région, tandis que le devenir des territoires hors métropole reste incertain.

À Marseille, cette question ne se pose pas, en raison de l'ampleur du périmètre retenu (93 communes) : la volonté de changer en profondeur la gouvernance des transports est largement partagée, même chez les élus opposés au projet gouvernemental. Toutefois, malgré l'élaboration plutôt consensuelle d'un « plan de transport métropolitain »¹⁵, plusieurs projets récents, comme le tramway d'Aubagne ou les bus à haut niveau de service du Pays d'Aix, montrent que la coordination des autorités de transport à l'échelle métropolitaine reste un vœu pieux – sans même parler de la création d'une AOTU intégrée.

En matière de gouvernance, Paris fait figure d'exception, en raison notamment du rôle historique joué par l'État central dans l'organisation des transports. Ce dirigisme a conduit à la création d'une autorité organisatrice unitaire (le Syndicat des transports parisiens), placée depuis 2000 sous la tutelle de la région (le STIF), et à un quasi-duopole de deux entreprises publiques d'État, la RATP et la SNCF. Après une période de relative « normalisation », la gouvernance des transports franciliens a fait l'objet d'une nouvelle poussée d'interventionnisme étatique (Orfeuil 2014). Ainsi, la conception et la mise en œuvre de plusieurs projets, à commencer par le réseau de transport du Grand Paris, confié à une société *ad hoc* (la Société du Grand Paris), ont été retirées au STIF. Dans

¹⁰ Dans la grande région urbaine lyonnaise, ce ne sont pas moins de onze SCOT qui assurent la couverture du territoire métropolitain.

¹¹ Le pôle métropolitain est un syndicat mixte regroupant des intercommunalités à fiscalité propre afin de favoriser la coopération entre grandes agglomérations proches. Le pôle métropolitain du G4 compte deux millions d'habitants et 140 communes.

¹² Directrice générale adjointe de la région Rhône-Alpes.

¹³ Intervention lors des 5^{es} Journées « Grand Paris » de l'École d'urbanisme de Paris, 20 et 21 mars 2014

¹⁴ Voir l'amendement à la loi MAPTAM déposé (et adopté) au Sénat par Michel Mercier et Gérard Collomb en octobre 2013 : www.senat.fr/amendements/2012-2013/860/Amdt_232.html.

¹⁵ Voir le numéro spécial de *Mouvement Métropole* : www.mouvement-metropole.fr/aix-marseille-provence/site/assets/files/1271/itwjournaldetransportsno84.pdf.

ce contexte, le législateur s'est bien gardé d'attribuer à la future métropole les compétences en matière de transport, alors que celle-ci sera responsable de l'aménagement de l'espace et du développement économique... et que tous les acteurs de la scène métropolitaine appellent de leurs vœux une meilleure intégration entre transport et aménagement !

En poussant jusqu'à la caricature les tendances observées, trois scénarios émergent : la métropole et les transports à Lyon ; la métropole sans les transports à Paris ; les transports sans la métropole à Marseille.

« Soft » ou « hard » ? Entre logique de l'offre et logique de services

Outre les aléas de la gouvernance dans les trois métropoles, les projets illustrent une tension structurelle entre, d'un côté, une logique de l'offre, qui consiste à déployer des investissements massifs dans de grandes infrastructures de transport et, de l'autre, une logique de services, fondée sur la rationalisation et l'amélioration de l'existant.

À Lyon, la plupart des initiatives menées lors des dix dernières années, notamment dans le cadre de la démarche REAL, relèvent plutôt du second registre : hiérarchisation des axes de transport collectif (avec la création en 2007 d'un service TER cadencé) ; réaménagement des gares ; renouvellement du matériel roulant ; intégration tarifaire, etc. Elles ont obtenu un succès remarquable en termes de fréquentation (+ 45 % de passagers transportés en cinq ans). Toutefois, la logique infrastructurelle est aussi présente, comme en ont témoigné les surenchères des candidats aux élections municipales de Lyon sur les projets de métro¹⁶ ou la préparation du contrat de plan 2014-2020 : « les territoires ont réclamé des preuves d'amour en investissements plutôt qu'en services »¹⁷ (Corinne Tourasse). Pourtant, le maintien de l'offre à son niveau actuel demande déjà des financements considérables. Tous les regards se tournent désormais vers la Part-Dieu, pôle d'échanges traversé par un demi-million de personnes chaque jour. Son réaménagement devrait marquer l'avènement d'un véritable hub international au cœur de Lyon.

Inversement, le cas parisien a pu apparaître, avec le Grand Huit, comme l'archétype d'un modèle que Jean-Pierre Orfeuillat qualifie de « saint-simonien », fondé sur un primat accordé à la grande infrastructure. Dès l'origine du projet, plusieurs acteurs ont critiqué son caractère pharaonique et sa déconnexion avec le réseau existant, pourtant marqué par la saturation de ses principales lignes et une qualité de service médiocre. Toutefois, le projet a connu une série de recalibrages, dans le sens d'une meilleure adaptation de l'offre à la demande et d'une intégration renforcée avec les lignes existantes, tandis qu'un plan d'investissements complémentaires pour les RER et les prolongements de métro a été adopté. Des critiques demeurent (Orfeuillat 2014), en particulier sur l'absence de mise à l'agenda d'alternatives beaucoup moins coûteuses relevant d'une logique de services (automatisation des lignes, gestion des incidents, amélioration de l'information voyageurs, etc.)¹⁸.

La tension entre offre et services s'exprime avec moins d'intensité à Marseille. En effet, les carences héritées dans la desserte, l'ampleur de l'automobilité et la configuration multipolaire de la métropole obligent à un traitement différencié dans l'espace et dans le temps. En témoignent les trois projets identifiés comme étant les plus « emblématiques d'une plus-value métropolitaine » (Fouchier 2014) : à court terme, des voies réservées sur autoroute aux lignes de bus à haut niveau de service pour relier les pôles d'activités ; à moyen terme, des « corridors ferroviaires » performants, fondés sur l'optimisation des lignes existantes, pour structurer la charpente métropolitaine ; à long terme, la création d'une traversée souterraine autour de la gare Saint-Charles pour créer de

¹⁶ Voir, par exemple, un article paru dans *Le Point* en février 2014 : www.lepoint.fr/municipales-2014/municipales-2014-lyon-la-guerre-du-metro-13-02-2014-1791377_1966.php.

¹⁷ Intervention lors des 5^{es} Journées « Grand Paris » de l'École d'urbanisme de Paris, 20 et 21 mars 2014.

¹⁸ Ces critiques sont largement partagées au sein de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP), comme en témoigne un article récent de David Mangin dans *Libération* du 28 août : www.liberation.fr/societe/2014/08/28/un-deux-trois-plans-b-pour-le-grand-paris_1088980.

nouvelles relations internes à la métropole. Ce programme à la fois ambitieux et pragmatique emprunte clairement aux deux registres.

Le cas marseillais pourrait-il pour une fois faire école ? Il a le mérite de rappeler que, au-delà des discours sur l'intégration territoriale, la compétitivité et les « effets structurants » (Offner 2014), les transports ne peuvent conforter les projets métropolitains que par des améliorations concrètes et visibles de la qualité de vie des citoyens.

Bibliographie

- Beaucire, Francis et Lebreton, Joël. 2000. *Transports publics et gouvernance urbaine*, Paris : Éditions Milan, coll. « Les Essentiels Milan ».
- Fouchier, Vincent. 2014. « La nécessité de changer la donne est telle qu'on la mobilise sans mal », *Mouvement Métropole*, n° 3, février. Consulté le 23 septembre 2014, URL : www.mouvement-metropole.fr/newsletter_fev2014/systeme_001.html.
- Offner, Jean-Marc. 2014. « Les effets structurants du transport : vingt ans après », *L'Espace géographique*, n° 2014-1, p. 52-53.
- Orfeuillat, Jean-Pierre et Wiel, Marc. 2012. *Grand Paris. Sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Paris : Scrineo.
- Orfeuillat, Jean-Pierre. 2014. « Le métro “Grand Paris” : un choix contestable », *Futuribles*, n° 402, septembre. Consulté le 23 septembre 2014, URL : <https://www.futuribles.com/fr/base/revue/402/le-metro-grand-paris-un-choix-contestable>.
- Payre, Renaud (dir.). 2013. *Lyon, ville internationale. La métropole lyonnaise à l'assaut de la scène internationale, 1914-2013*, Lyon : Libel.
- Viard, Jean. 2014. *Marseille, le réveil violent d'une ville impossible*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Aurélien Delpirou est maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Paris (université Paris-Est Créteil Val-de-Marne) et chercheur au sein du laboratoire Lab'Urba (université Paris-Est). Ses travaux portent sur la territorialisation des politiques de mobilité urbaine durable en Europe. Il a récemment publié l'*Atlas historique de Rome* (2013, Paris : Autrement).

Pour citer cet article :

Aurélien Delpirou, « Les transports, ressort et levier de la construction métropolitaine ? Une approche comparée Paris – Lyon – Marseille », *Métropolitiques*, 24 septembre 2014. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-transports-ressort-et-levier.html>.



Des solutions nouvelles à la crise des transports franciliens

Frédéric Léonhardt

Les travaux du Grand Paris Express s'annoncent coûteux et décalés par rapport aux problèmes réels. Pour Frédéric Léonhardt, ils sont aussi inadaptés à l'urgence et ne réduiront pas le poids de l'automobile. RER, métros, T Zen... une stratégie alternative s'impose.

Concevoir un « projet transport » efficace pour la métropole parisienne ne consiste pas à choisir des tracés, ni à examiner de nouvelles variantes, toutes choses qui occupent depuis trop longtemps les opérateurs, les collectivités locales et l'État. Il s'agit d'abord de proposer une autre manière d'analyser les besoins et de définir les objectifs.

Trois objectifs prioritaires face à la crise des transports franciliens

Un plan adapté à la crise des transports actuelle et diminuant fortement la domination de l'automobile dans les déplacements franciliens doit répondre à trois objectifs prioritaires :

- Améliorer l'accessibilité des zones mal desservies de l'agglomération, qui sont loin d'être seulement en grande banlieue, et desservir les pôles d'emploi mal connectés.
- Substituer le transport en commun à l'automobile : augmenter rapidement et durablement la capacité des réseaux lourds (RER essentiellement) à absorber de nouveaux déplacements. L'objectif est d'atteindre 10 millions de voyageurs par jour en 2017 (au lieu de 7 millions aujourd'hui), soit plus de 50 % de part de marché avant 2025 (32 % aujourd'hui).
- Passer d'une situation de pénurie et d'engorgement à une logique d'augmentation massive de l'offre de transport concurrentielle face à l'automobile.

Il s'agit, en somme, de transformer très rapidement le réseau existant de RER et métro, conçu pour une agglomération de 7 millions d'habitants où toute l'activité était concentrée sur le cœur de Paris et le pôle émergent de la Défense, en un réseau métropolitain à grande vitesse permettant de se déplacer rapidement et confortablement dans l'ensemble de la zone dense de la région Île-de-France. C'est au regard de cette ambition que doit être évalué le projet Grand Paris Express.

Le Grand Paris Express, un effet marginal sur la crise des transports

Le paradoxe principal du projet Grand Paris Express (GPE), qui engloutit, a minima, 20 milliards d'euros d'investissements en une quinzaine d'années, est qu'il risque de n'avoir qu'un effet marginal sur la mobilité et les déplacements en Île-de-France. Il suffit pour s'en convaincre de considérer en parallèle la situation des déplacements et des infrastructures existantes et la répartition modale actuelle entre automobile, transports publics et autres modes de déplacements.

1. Le réseau de transports en commun est globalement saturé. Il transporte 6,8 millions de voyageurs par jour avec un certain nombre de lignes en grande difficulté – l'ensemble des RER, les lignes 1, 4 et 13 du métro, notamment.
2. La mobilité automobile est dominante (plus de 15 millions de déplacements par jour), sa part de marché augmente lorsqu'on s'éloigne du centre de l'agglomération, avec une congestion croissante des grands axes routiers.
3. Un certain nombre de zones périphériques, dont certaines à l'intérieur même de la zone centrale, sont extrêmement mal desservies par les transports en commun rapides, notamment pour accéder à certains grands pôles d'emplois : c'est le cas des plateaux de Montreuil, de Champigny et du Val de Bièvre–Orly ou du secteur Gare Montparnasse–Parc des Expositions/Porte de Versailles.
4. L'architecture du réseau est radiale et les trois lieux d'interconnexion et de concentration des flux (Châtelet–Les Halles, Gare du Nord, Saint-Lazare) sont complètement engorgés. Cela allonge les temps de transport et dégrade le confort des voyageurs. Pour le reste du territoire dans son ensemble, il y a une très faible connexion des réseaux métro et RER, surtout au-delà du périphérique, alors même que la connectivité est l'enjeu central d'un réseau métropolitain.

Si la part modale des transports en commun actuelle est d'environ 32 %, les 2 millions de déplacements prévus pour le GPE au bout de 15 ans (dans la version optimiste) seront en bonne partie des usagers existants. Au vu des chiffres avancés par ses promoteurs, l'infrastructure ne modifiera pas substantiellement la donne d'un système de mobilité toujours dominé par les véhicules individuels. La part modale des transports en commun risque ainsi, au bout de cet effort financier gigantesque de ne progresser que modestement pour atteindre très difficilement 40 % des déplacements motorisés.

Les 32 milliards d'investissements programmés (Grand Paris Express + plan régional transports) et les déficits de fonctionnement prévisibles ne permettront donc même pas de se rapprocher des 10 millions de voyageurs par jour à l'horizon 2025. Une des raisons est que le plan d'investissement complémentaire pour les RER existants et les prolongements de métro reste trop partiel pour avoir un impact sur la capacité globale du réseau.

Intensifier le réseau existant, développer les solutions innovantes

L'erreur majeure du Grand Paris est de parier sur une infrastructure autonome qui fait l'impasse sur la transformation des systèmes et réseaux existants. Ils sont nombreux, extra-muros, dont la transformation permettrait de gagner en maillage et en capacité de trafic sur l'ensemble de l'agglomération pour un coût et dans un délai largement inférieurs.

Pour dire les choses autrement, il serait plus efficace d'aller jusqu'au bout de la stratégie RER adoptée en 1965 par Delouvrier. Cela suppose de réparer certaines erreurs des années 80, notamment le tronçon commun entre les RER D et B¹. Cela passe aussi par la création de nouvelles lignes en optimisant les faisceaux existants dans les gares Saint-Lazare ou Montparnasse, en recyclant les infrastructures disponibles et en créant ponctuellement les barreaux manquants pour relier Roissy via le RER D, le pôle Villette (RER E), Versailles et la Défense par les Batignolles², etc.

Il s'agit simplement de faire basculer le réseau Transilien des trains de banlieue vers l'efficacité et la productivité du RER, bien plus intense et universel. Ce réseau maillé d'une dizaine de lignes de RER à grande vitesse permettrait un développement urbain métropolitain en zone dense tout en renforçant les liaisons avec les pôles plus éloignés : Roissy, Cergy, Évry, Saclay... Dans cette

¹ Voir l'image 1 ci-dessous, à la fin de l'article.

² Voir l'image 2 ci-dessous.

logique, deux tangentielles automatiques reprenant les faisceaux La Défense–Saint-Denis–Bobigny et Orly–Marne-la-Vallée suffiraient pour finir le maillage de la zone dense.

Le principe d'intensification des réseaux existants doit pouvoir se décliner avec l'automatisation des lignes de métro principales à coût minimal (150 millions d'euros pour la ligne 1) conjugués à des prolongements aériens (investissement divisé par trois par rapport au souterrain) qui en feraient des « RER bis » sur les secteurs de banlieue non couverts par le réseau ferré³.

La logique des tramways, pertinente en province pour des échelles spatiales inférieures, doit être limitée en Île-de-France en raison de ses handicaps (vitesse, capacité, coût d'investissement et d'exploitation). Des solutions bien plus efficaces comme le T Zen, bus rapide et écologique, émergent. Elles sont une réponse au besoin de réactivité et de souplesse. Il faut aussi laisser la place à des solutions innovantes, type téléphérique, dont les avantages majeurs sont encore ignorés.

Enfin, facteur essentiel à l'irrigation universelle de la métropole, ce n'est pas 72 « super-gares » à la réalisation plus qu'incertaine, mais l'ensemble des points de contact entre le réseau et la métropole, 300 stations de métro et plus de 400 gares RER modernisées, qui constituent l'armature du système de mobilité régional.

Prendre en compte l'ensemble de la métropole : une rupture culturelle

Cette stratégie alternative est donc un mix de transformation radicale des systèmes existants et d'utilisation de véritables innovations dans le transport public. Elle aurait de multiples avantages :

- avec 20 milliards d'euros sur dix ans, la métropole peut se doter d'un réseau capable de supporter 15 millions de déplacements dans la décennie 2020 ;
- stratégie souple, elle peut être démultipliée et déclinée sur l'ensemble des réseaux, et peut se déployer simultanément dans des logiques territoriales sur mesure ;
- l'ensemble du système métropolitain est pris en compte, et pas seulement les territoires qui reçoivent l'onction d'une gare « Grand Paris ».

Surtout, cette stratégie répond à l'urgence citoyenne de reconstruction d'un réseau existant, d'amélioration de la vie quotidienne et de réponse aux graves difficultés de fonctionnement des entreprises. Son avantage est double : elle est une réponse palliative pertinente à court terme, en attendant que les travaux du Grand Paris soient lancés, et elle offre une porte de sortie efficace à long terme, si les décideurs franciliens revenaient en cours de route à la raison.

Cela demande toutefois un changement radical de culture de tous les acteurs. Les collectivités territoriales doivent dépasser le pur mode revendicatif. La région Île-de-France doit forger une doctrine des systèmes de transports publics permettant d'engager la rupture avec la dépendance automobile. L'État doit revoir son intervention, traduction d'une lecture datée des enjeux économiques et urbains, pour redevenir un intercesseur territorial impartial. Il doit aussi être le garant de la transformation des opérateurs de mobilité, qu'il contrôle pour une large part. La SNCF et Réseau ferré de France (RFF) doivent changer leur mode de conception, d'organisation et de gestion du réseau ferré, pour intensifier les trafics et optimiser les infrastructures existantes. La RATP, quant à elle, doit maximiser ses systèmes légers existants ou nouveaux, plutôt que de chercher à concurrencer la SNCF sur le réseau lourd extra-muros.

Le gouvernement, avec le réseau Grand Paris Express, a choisi un modèle de développement obsolète, un « Dubaï-sur-Seine »⁴ condamné par la crise économique et totalement inadapté à une métropole riche de 11 millions de citoyens et d'une structure urbaine vivante construite dans le

³ Pour préciser les enjeux urbains de cette stratégie, voir Frédéric Léonhardt. 2010. « Crise des transports en région parisienne : vers le métro express », *4D. Dossiers de débats pour le développement durable*, 16 janvier 2010 (reprise de « Les transports, enfin pilotes de l'urbanisation ? », paru dans *Ville, Rail et Transports* le 15 juillet 2009). Consulté le 10 janvier 2012. URL : <http://encyclopedie-dd.org/encyclopedie/economie/4-3-territoires-et-amenagement/crise-des-transports-en-region.html>.

temps long de la ville. Fabriquer une métropole « post-Kyoto » plus efficace, plus solidaire, plus écologique, est-ce créer 40 gares du Grand Paris dont 10 hubs ?

La métropole est un système complet et interdépendant : la transformation doit concerner l'ensemble des territoires, les pôles nouveaux mais aussi les pôles existants, et fabriquer un maillage beaucoup plus équilibré, avec un métro à grande vitesse rendant accessibles les grandes fonctions métropolitaines à l'ensemble des citoyens. Derrière ces bouleversements, c'est la forme spatiale de la métropole francilienne qui est en jeu.

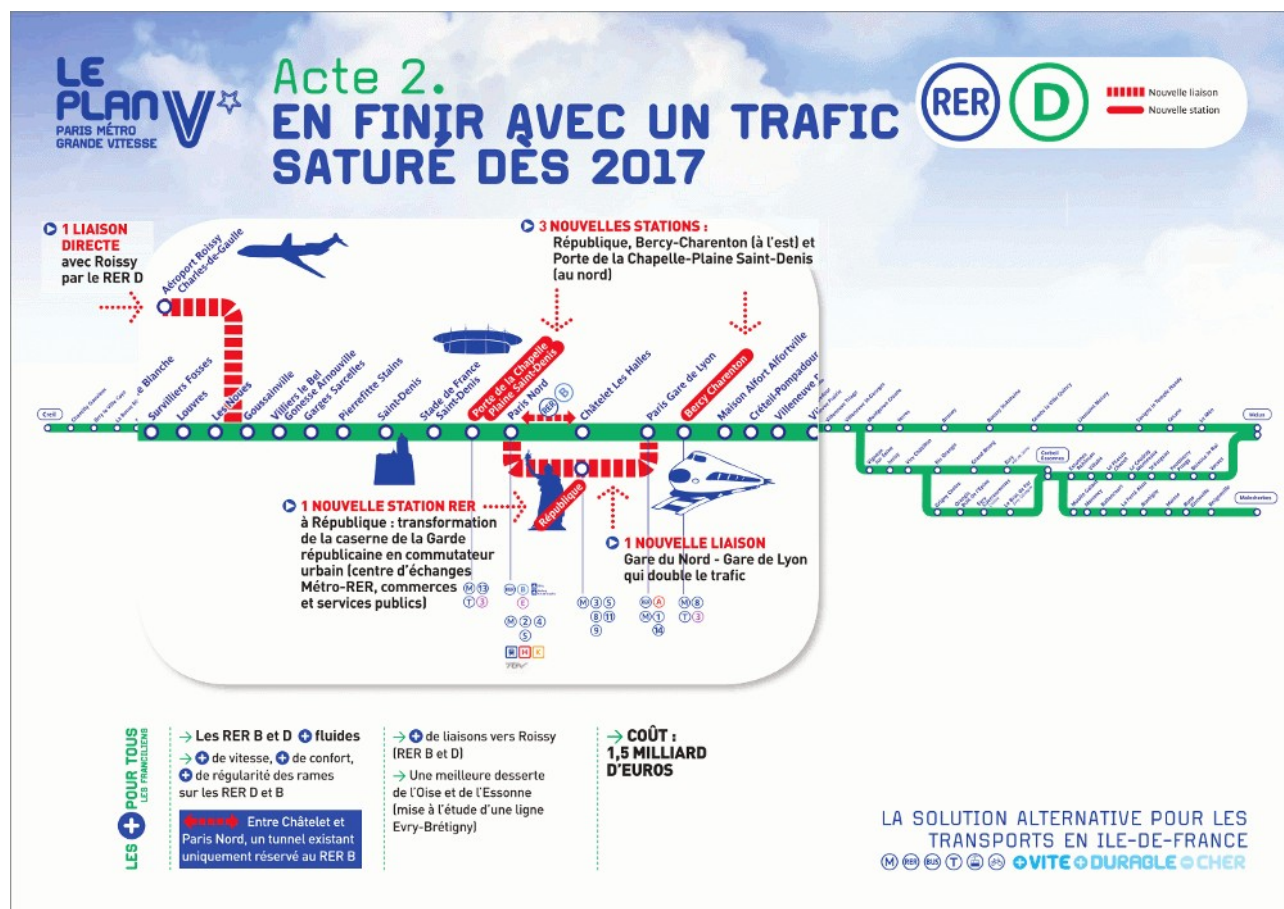


Image 1 : Plan des modifications du RER D. © Frédéric Léonhardt.

⁴ Pour plus de détails sur les modèles urbains du Grand Paris, voir Frédéric Léonhardt. 2009. « Matrix City contre métropole fédérée », *Urbanisme*, n° 369, novembre-décembre 2009. Consulté le 10 janvier 2012. URL : http://www.urbanisme.fr/issue/magazine.php?code=369§ion=AGORA#anchor_884.



Image 2 : Plan des modifications du RER E. © Frédéric Léonhardt.

Frédéric Léonhardt est urbaniste, ancien chef de projet politique de la ville. Il pilote pour le compte de l'Agence nationale de la rénovation urbaine les projets de rénovation urbaine en Val-de-Marne. Il a participé à la consultation du Grand Paris dans l'équipe Castro (Habitat, quartiers et mobilités), au cahier d'acteurs de l'association 4D sur les débats publics Arc Express et Grand Paris. Il a publié divers articles dans les revues *Urbanisme* ; *Ville, Rail et Transports* ; et *Études Foncières*.

Pour citer cet article :

Frédéric Léonhardt, « Des solutions nouvelles à la crise des transports franciliens », *Métropolitiques*, 13 janvier 2012. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Des-solutions-nouvelles-a-la-crise.html>.