

Plan de mobilisation : premiers financements

Le 26 septembre dernier, une « convention particulière État-Région relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs » a été signée en présence de Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, Maurice Leroy, ministre chargé du Grand Paris et Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional. Elle prévoit un financement de 2,8 milliards d'euros (dont 1,08 par l'Etat) en vue d'accélérer ce qu'envisageait déjà le contrat de projets 2007-2013 (CPER) et le plan espoir banlieues (PEB), et de lancer des opérations complémentaires.

C'est une avancée importante puisque la somme prévue fait plus que doubler les crédits transports du CPER de 2007 (2,6 milliards d'euros). Mais c'est un trompe l'œil : une bonne part ne concerne pas des opérations nouvelles puisque, dans la part de l'Etat, sont comptés pour plus de la moitié des crédits restant à engager du CPER et du PEB et pour 20% les crédits liés à l'actualisation et aux surcoûts. Il reste environ un milliard, réparti en priorité sur les RER avec 280 M€ pour le RER C et 387 M€ pour EOLE à l'ouest. Le RER C, qui n'avait obtenu que 13 M€ au CPER, est le grand gagnant. Mais la réussite dépendra de la capacité de RFF et de la SNCF d'engager ces crédits d'ici fin 2013.

Pour le RER D, il y a un simple rappel des crédits pour les travaux en cours d'ici 2014 et 20 M€ d'études pour une étape ultérieure. La suite du TCSP Massy - Saclay bénéficie de 55 M€, ce qui boucle son financement. Les autres projets doivent se contenter d'engagements sur des études et des tranches de travaux. Ainsi la Tangentielle Nord (phase 2) obtient 88 M€ (et 107 M€ en liste complémentaire si d'autres projets ne dépensent pas leurs crédits), alors que le besoin est de près de 500 M€ à court terme. Il serait choquant que cette rocade maintes fois promise soit encore retardée.

Divers autres projets obtiennent des crédits, comme la ligne 11 du métro (50 M€), le T3 à Porte d'Asnières (80 M€), la 2^{ème} phase du T7 jusqu'à Juvisy (30 M€), le T1 à Val-de-Fontenay (30 M€), Sénart - Evry 2^{ème} phase (10 M€), les pôles d'échanges de Versailles Chantiers (10 M€) et de Juvisy (20 M€), le TCSP RN20 Massy - Arpajon (10 M€).

Enfin, 25 M€ sont prévus pour des études de faisabilité en vue du prochain CPER. On y trouve du lourd : sextuplement Paris-Juvisy, doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord, rocadés ferrées de moyenne couronne, schémas directeurs RER A et B sud, etc.

On voit bien qu'il ne s'agit que d'un début et que l'effort devra être confirmé à partir de 2014.

Marc Pélissier ■

Métro : des prolongements bien longs à venir...



Station Créteil Pointe du Lac

À l'occasion de l'ouverture de la 301^{ème} station de métro, Créteil Pointe du Lac sur la ligne 8, l'AUT fait le point sur les projets de prolongements de lignes de métro, qu'il soient en travaux, en études ou dans les cartons. Le constat d'une progression très lente des dossiers passés laisse perplexe sur l'avancée des prolongements à l'étude, tout comme sur le calendrier de la rocade métro « Grand Paris Express ».

De nombreux prolongements de métro sont réclamés par les élus locaux ou les habitants. Même si certains sont discutables, il y a de réels besoins de desserte de quartiers denses, notamment afin d'accompagner les projets d'urbanisation. Il y a également un intérêt à compléter le maillage du réseau de transport et à rejoindre les rocades existantes ou en projet. Le passé récent montre que le rythme de réalisation est bien faible : sur les cinq dernières années, 3 stations seulement ont été ouvertes : Olympiades sur la ligne 14 en juin 2007 (160 M€ pour 1,9 km) et Les Agnettes et Les Courtilles sur la ligne 13 en juin 2008 (158 M€ pour 1,5 km). A ce jour, 2 prolongements sont en travaux, 2 en études détaillées et beaucoup sommeillent encore. Voyons cela en détail.

M4 à Bagneux : à petite vitesse...

Le prolongement vers le sud de la ligne 4 est envisagé depuis plus de 30 ans. Trois stations sont prévues : Mairie de Montrouge, Verdun (sur la commune de Montrouge) et Mairie de Bagneux. Inscrit au Contrat de plan 1994-1998, ce n'est qu'en 2001 que la concertation a débuté, et la déclaration d'utilité publique

sur l'ensemble du projet date de 2005. Enfin, en 2006, les travaux démarrent. Ils vont durer 70 mois avant l'ouverture de la première station prévue fin 2012, à 820 mètres du terminus actuel, pour un coût proche de 200 M€. La RATP attend 38 000 voyageurs supplémentaires. Le matériel de la ligne 4 (MP59) sera remplacé par celui de la ligne 1 (MP89), donc il n'y a pas de financement à prévoir.

Une fois la station Montrouge mise en service, les travaux de prolongement vers les deux autres stations devaient débiter. C'était sans compter sur la bête commise par la ville de Montrouge, qui a délivré un permis de construire au droit de la station Verdun avec trois niveaux en sous-sol. Ajoutons à cela les carrières présentes dans ce secteur, ce qui oblige la RATP à refaire des études, à abaisser le niveau du tunnel et à reconstruire une partie d'un bâtiment industriel. En conséquence, une nouvelle enquête publique doit se tenir prochainement, et le coût estimé pour ce deuxième tronçon de 1500 mètres atteint 376 M€. Les travaux débutant en 2014, Bagneux sera desservie seulement fin 2019.

La ligne 4 est la seule en correspondance avec tous les métros et les RER, ●●●

●●● Métro : prolongements bien longs...

y compris le Grand Paris Express à Bagneux. Un pôle bus est prévu également à ce terminus. Qu'advient-il de celui de la porte d'Orléans ? Les usagers veulent être consultés et l'AUT prépare des propositions pour son aménagement.

M12 au nord : tunnelier en action

Le projet visant à prolonger la ligne 12 de Porte de la Chapelle à Mairie d'Aubervilliers avec 3 stations nouvelles a été inscrit en 2000 au CPER. Faute de financement suffisant, un phasage a été décidé. Ainsi, seule la 1^{ère} station (Proudhon-Gardinoux, renommée Front Populaire) sera ouverte fin 2012. Heureusement, le creusement au tunnelier jusqu'à Mairie d'Aubervilliers a été acté dans la 1^{ère} phase, ce qui était indispensable vu les coûts importants de montage et démontage qu'implique la réalisation au tunnelier. Cependant, la 2^{ème} phase comprenant l'équipement des voies et la construction des 2 autres stations n'a pas été menée en parallèle. Du coup, elle nécessitera 5 années supplémentaires, sous réserve que l'Etat apporte l'ensemble des crédits nécessaires. Il doit en effet payer seul ce projet pour compenser l'avance faite par la Région sur d'autres projets.

M14 à Mairie de Saint-Ouen

Ce prolongement de la ligne 14 via Porte de Clichy doit permettre de désaturer en partie la ligne 13. Après la concertation début 2010, les études ont avancé et l'enquête publique aura lieu début 2012. Si la réalisation d'une station à Pont Cardinet est actée, la station Rome semble abandonnée malgré le grand intérêt d'une correspondance avec la ligne 2 pour désaturer davantage la ligne 13. Même si le plan de financement existe, sur la base d'un milliard d'euros des collectivités et de la Société du Grand Paris, il faut rester prudent car le coût de l'infrastructure a déjà été revu à la hausse de 20 %. Il faut aussi prendre en compte le coût du matériel roulant, sachant que la RATP juge maintenant trop compliqué l'allongement des rames actuelles de 6 à 8 voitures, indispensable pour faire face à la hausse prévisible du trafic (alors que cette possibilité d'allongement avait été mise en exergue lors

de la création de la ligne...). Il faudrait donc racheter des rames de 8 voitures neuves et trouver un point de chute pour les rames actuelles...

M11 à Rosny Bois-Perrier RER

Le vieux projet de prolongement de la courte ligne 11 à l'est (via Romainville et l'Hôpital de Montreuil) commence à prendre forme avec la concertation qui a eu lieu en septembre 2010 et plus récemment son inscription dans la convention particulière Etat-Région relative au plan de mobilisation transports. Si la poursuite des études est actée sur la base du tracé via Londeau-Domus, le risque d'un phasage du projet à Montreuil n'est pas écarté, puisque c'est ce qui apparaît dans l'accord Etat-Région du 29 janvier 2011. Cela représenterait pourtant des coûts frustratoires de 80 M€ pour construire un dépôt-atelier provisoire.

M1 à Val-de-Fontenay

Le projet défendu par l'association "Métro aux Rigollots", membre de l'AUT, consiste à prolonger la ligne 1 de Château-de-Vincennes à Val-de-Fontenay avec deux stations intermédiaires, Carrefour des Rigollots et Fontenay-Plateau. Cette opération doit permettre de mieux desservir les quartiers des Rigollots, à la limite de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois, et du Plateau à Fontenay, proche de Montreuil (quartiers des Grands Pêcheurs et des Ruffins), et aussi de mailler la ligne 1 avec le pôle intermodal de Val-de-Fontenay (33 000 entrants RER par jour). Celui-ci constitue le principal nœud de transports en commun de l'Est Parisien avec le RER A (branche de Marne-la-Vallée, la plus chargée), le RER E (branche de Tournan, la plus chargée aussi), 8 lignes de bus plus 2 Noctilien et, à terme, le tramway T1 prolongé et la rocade Grand Paris Express. Ce prolongement procurerait un nouvel itinéraire d'accès à Paris pour les voyageurs arrivant par les deux lignes de RER, en utilisant les capacités disponibles de la ligne 1 entre Château-de-Vincennes et Gare-de-Lyon. Les études relatives à ce projet viennent d'être inscrites à la convention transports Etat-Région, mais il semble que l'Etat rechigne déjà à financer sa part...

Dans les cartons

De nombreux autres projets de prolongements du métro existent, notamment ceux du SDRIF de 2008 et d'autres apparus depuis. On peut citer ceux qui semblent encore dans les tuyaux :

M9 à l'Hôpital intercommunal de Montreuil, afin d'être en correspondance avec la ligne 11. Ce projet, soutenu par l'AMUTC, pourrait se faire à la suite du prolongement de la ligne 11 avec le même tunnelier ;

M10 à Ivry Gambetta ;

M12 à Issy-Ville, assurant la correspondance avec le Grand Paris Express ;

M14 à Orly (pilote par la SGP).

A contrario d'autres semblent remis à (beaucoup) plus tard :

M1 à La Folie semble en suspens vu les nombreux projets dans ce secteur ;

M4 à Mairie de Saint-Ouen ;

M5 à Place de Rungis ;

M7 au Bourget RER ;

M7 bis à Château-Landon et raccordement avec la ligne M3 bis ;

M12 à la Courneuve-Six Routes (maillage avec le RER B à la gare de La Courneuve-Aubervilliers) ;

M13 à Stains La Cerisaie d'une part (maillage avec la Tangentielle Nord) et au Port de Gennevilliers d'autre part.

La plupart de ces projets ont un trafic potentiel qui justifie leur réalisation, avec des effets sensibles de désaturation de la voirie et des lignes de bus du secteur. Mais certains projets sont précisément remis en cause du fait de l'afflux qu'ils risquent de provoquer sur des lignes déjà bien chargées (M13 au nord par exemple). Il faut aussi prendre en compte la longueur des lignes qui ne doit pas s'étendre sans limite, au risque de dégrader l'exploitation. A cet égard, la ligne 8 semble avoir atteint sa configuration définitive.

Mais ce qui risque de limiter les prolongements de métro à l'avenir, c'est sans doute paradoxalement le Grand Paris Express et le plan de mobilisation. Malgré les milliards d'euros annoncés, hormis la ligne 14 incluse dans le premier, et les lignes 4, 11 et 12 incluses dans le second, il n'y a pas de financements identifiés d'ici 2020 pour d'autres projets.

De plus, la lourdeur des procédures, qui sont grosso modo les mêmes pour un prolongement d'un kilomètre ou de dix, ont pour conséquence que tous les projets qui ne sont pas déjà en cours ne verront pas le jour avant 2020 dans le meilleur des cas. L'extension des lignes de métro restera donc vraisemblablement un long chemin de croix. Si vous voyez une publicité d'un promoteur immobilier qui vante une future station de métro à proximité, mieux vaut donc vérifier à deux fois avant de signer...

Les projets en phase d'études détaillées ou en travaux

Ligne	Terminus créé	Nombre de stations	Distance (km)	Coût de l'infrastructure (M€)	Concertation	Mise en service annoncée
4	Mairie de Montrouge	1	1,5	170	2001	fin 2012
4	Bagneux	2	2	376		2019
8	Créteil Pointe du Lac	1	1,8	83	2000	oct. 2011
11	Rosny Bois Perrier	6	5,7	820	2010	2019
12	Front Populaire	1	1,3	220	2001	fin 2012
12	Mairie d'Aubervilliers	2	2,5	172		2017
14	Mairie de Saint Ouen	4	5,8	1200	2010	2017