

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010

ARDIES VAL D'OISE



Association Régionale
pour le Développement
des Infrastructures Économiques
et de la Sécurité

ARDIES VAL D'OISE

Association Régionale
pour le Développement des
Infrastructures Économiques
et de la Sécurité

34, rue de Rouen
95300 Pontoise
Tél. : 01 30 75 35 40/41
Fax : 01 30 75 35 73
mitourna@yahoo.com
www.ardies.org

M. Claude d'Ornano
Président

M. Michel Tournamille
Délégué Général

1- Convergences de tracés évidentes

Le projet régional de métro automatique Arc Express et celui de la Société du Grand Paris (SGP) visent le maillage ordonné du réseau métropolitain jusqu'ici dépourvu de circulaire hormis la boucle à faible débit des célèbres lignes 2 et 6 du métro parisien (Étoile-Nation par Barbes et Étoile-Nation par Denfert).

Il est logique que deux projets circumparisiens se chevauchent en proche couronne où les densités démographiques sont les plus fortes après celle de la Capitale.

Leurs schémas révèlent d'évidentes convergences de tracé dans le dispositif central de la Société du Grand Paris (en gros de Pleyel à Noisy-le-Grand par La Défense et St-Cloud).

2- Compatibilité des deux projets avec les autres priorités de transport

Arc Express et le projet du Grand Paris ont pour vocation de parfaire le système de transport francilien dans une aire métropolitaine élargie où la mobilité est la condition de l'accessibilité aux emplois.

Les deux maîtres d'ouvrage insistent à cet égard sur la compatibilité de leurs projets avec les autres priorités de transport en Île-de-France : **prolongement du RER E (débat public parallèle), Tangentielles nord et ouest et barreau de Gonesse très attendu dans le Val d'Oise.**

3- Paris agrandi n'est pas le Grand Paris

Arc Express et le Grand Paris parachèvent le déploiement des radiales ferroviaires existantes (SNCF, métro, RER) par une multiplication de connexions pour désaturer le cœur du réseau francilien et fluidifier ses diffusions périphériques.

Les projets diffèrent à la marge par le nombre de gares et la fréquence des correspondances en rapport avec les vitesses moyennes retenues mais ils ne s'opposent pas fonctionnellement.

Leur amalgame est inévitable dans le segment de proximité d'une rocade centrale qui n'est pas celle du Grand Paris mais celle d'un Paris agrandi par le prolongement hors les murs de son métro.

4- Le métro du Grand Paris automate de l'attractivité économique

La progressivité de mise en œuvre d'Arc Express est contraire aux options de la Société du Grand Paris qui lie l'efficacité de sa prospective à sa réalisation sans phasage (batteries de tunneliers).

Le métro du Grand Paris est conçu pour relier au plus vite huit « territoires de projet », ou pôles stratégiques, identifiés comme incubateurs en série du développement régional périphérique (liste dans les dossiers des débats).

L'idée de relier ces pôles par une desserte rapide entraîne une planification dans la tradition des opérations d'envergure qui ont forgé le Grand Paris des deux siècles précédents (Hausmann, Delouvrier).

Il n'est plus question d'agréger de nouveaux arrondissements à Paris ni de se contenter d'optimiser des flux ferroviaires quotidiens dans une vision centro régionale.

Il s'agit de promouvoir un véhicule public en automate de l'attractivité économique et du rayonnement de la Région Capitale au profit du pays tout entier.

L'Ardies approuve l'esprit de cette feuille de route.

5- Le rapprochement ferroviaire mécanisme de l'Aménagement du Territoire

En effet, l'époque ne veut plus opposer Paris et les Provinces mais les solidariser durablement par leur rapprochement ferroviaire.

Le métro du Grand Paris est une version actualisée de la politique d'Aménagement du Territoire désormais fondée sur la réduction mécanique des distances.

6- Une double boucle en trois compartiments pour trois aéroports

Le projet du Grand Paris assume ce principe par l'articulation de trois lignes fortement conditionnées par la vocation intermodale des trois aéroports franciliens.

Il en résulte une forme un peu tarabiscotée inclinée du nord-est au sud-ouest pour intégrer la médiane bleue des aéroports Roissy-Le Bourget-Orly.

La dimension aéroportuaire, absente du schéma d'Arc Express, est fondamentale dans la géométrie dite en « double boucle » du projet méga parisien lequel conjugue en réalité trois compartiments pour trois aéroports situés au nord et au sud de la ligne de partage bleue.

L'Ardies estime cet axe essentiel pour ne pas laisser les foyers du mouvement aérien à l'écart d'un métro automatique censé fluidifier leurs dessertes.

7- Une élongation axiale foncièrement programmée

La distance à vol d'oiseau de Chelles à Versailles est le double de celle qui sépare les limites externes des bois de Boulogne et de Vincennes.

Cette élongation symétrique décalque la volonté de relier les extrémités équidistantes du réseau (Le Chatelet est au centre) au circuit maître des aéroports.

À Clichy-Montfermeil il s'agit a priori d'emmener plus vite les résidents vers les emplois du nord-est francilien (Aéroports, Triangle de Gonesse...).

À Saclay le problème est d'attirer des populations savantes dans les laboratoires et les entreprises d'une OIN d'avant-garde.

Dans les deux directions la ronde potentielle d'un métro automatique suppose la densification programmée de l'habitat local.

8-Impact des morphologies territoriales

Cette perspective s'accorde aux orientations générales du Sdrif (en procédure d'approbation au Conseil d'État) qui préconise à la fois le polycentrisme et la densification urbaine.

Mais la densité démographique des territoires concernés n'est pas au niveau du projet et en impacte donc négativement l'équilibre économique.

La continuité de la ligne rouge de Champigny au Bourget par Chelles est concevable mais le coût de l'investissement plaide pour un système de transport moins lourd dans ce secteur urbanisé de densité moyenne.

Le bouclage de la ligne verte à l'ouest paraît lui aussi problématique dans la mesure où le caractère agricole de la poche de Saclay limite l'étalement urbain et où la surprise d'un métro en rase campagne exige l'appoint massif et rapide de contingents d'usagers qui manquent encore à l'appel.

Le schéma du Grand Paris enregistre cette situation par une incertitude de raccordement de la ligne verte entre Rueil et Saclay.

9- Pesanteurs environnementales et sous équipement ferroviaire

L'ouest francilien est notoirement rétif au passage d'infrastructures à haut débit qu'elles soient ferroviaires ou routières. Cette réalité découle en partie des pesanteurs environnementales qui ont pénalisé le développement des infrastructures périphériques prévues lors de la création des (ex) Villes Nouvelles.

Cergy est le cas d'école. Cette pionnière du Grand Paris reste anormalement privée de liaisons en rapport avec son rôle de pôle d'équilibre voulu par ses textes fondateurs vieux d'un demi-siècle.

La Francilienne n'est toujours pas en vue à l'ouest et les roclades ferroviaires sont encore balbutiantes (un petit bout de Tangentielle entre St-Germain GC et Noisy-le-Roi) alors que la marche orientale de la Région est amplement pourvue de roclades de transport (interconnexion TGV et Francilienne en service à l'Est).

Ce déséquilibre est amplifié par le sous-équipement du corridor ferroviaire Mantes-Versailles-Massy saturé par la mixité des rames (Fret) qui encombre ce réseau (RER C, ligne SNCF de Versailles à Mantes) et perturbe son fonctionnement.

À ce point de complication **il est possible de considérer l'arrivée d'un métro sous les cultures de Saclay comme une solution par défaut** pour surmonter les obstacles au passage en surface de toute infrastructure d'envergure entre Rueil et Massy.

10- La roclade des interconnexions TGV solution de l'équation ferroviaire

Cependant la perspective de gares TGV à Orly et Massy en relation avec la réalisation de l'interconnexion sud TGV pourrait amener la solution des difficultés avec la construction d'une nouvelle ligne TGV de Massy à Mantes qui formerait l'interconnexion ouest des TGV.

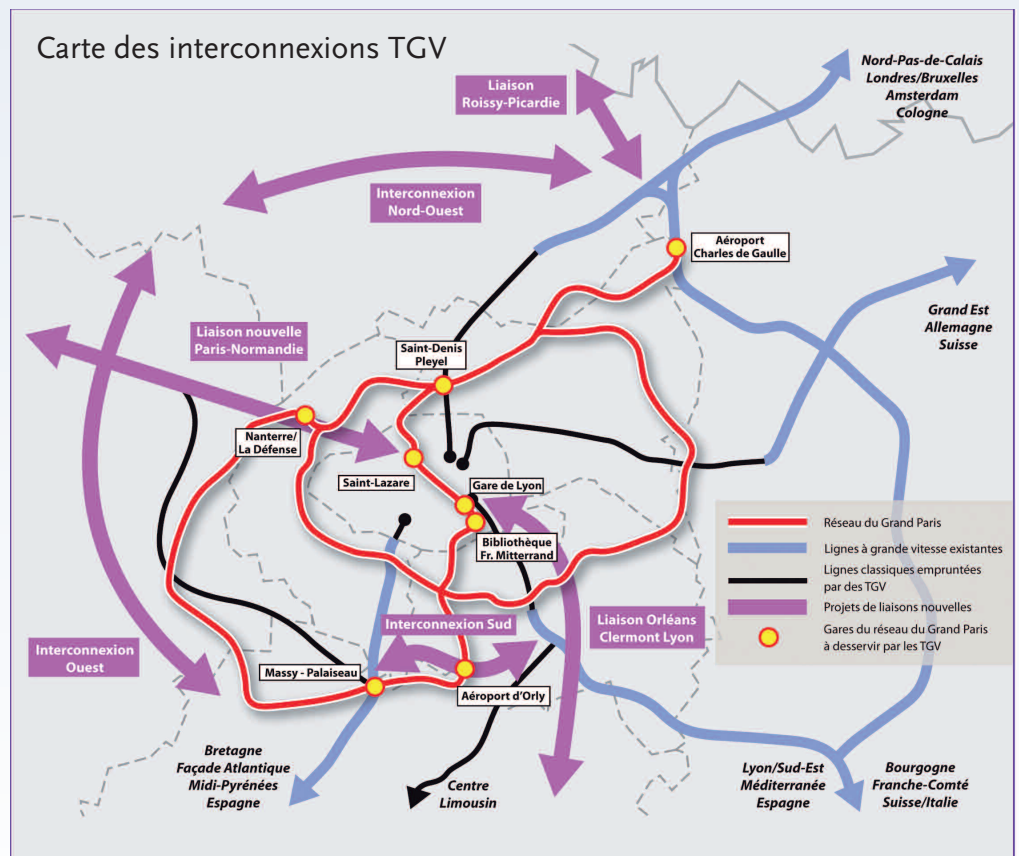
Cette ligne rejoindrait la LNPN-Ligne Nouvelle Paris Normandie à Mantes (débat public en vue) avant de se diriger vers Cergy et Roissy pour fermer au nord l'indispensable roclade TGV d'Île-de-France déjà matérialisée par l'interconnexion TGV-est (via Marnes) et prochainement par l'interconnexion TGV-sud (Orly-Massy par Valenton).

Le développement de la grande vitesse ferroviaire s'annonce à maints égards comme le moyen radical de résoudre l'équation ferroviaire ouest francilienne en libérant les sillons surencombrés du réseau local pour le soulager et permettre son articulation rationnelle avec le réseau longue distance (national et international).

Cette orientation est suggérée aux pages 30 et 137 du dossier du débat sur le projet du Grand Paris.

Elle mérite examen dans l'optique du recentrage de Cergy et Saint-Quentin-en-Yvelines dans la cinétique d'ensemble du futur réseau de transport francilien qui ne permettra pas de faire éternellement l'économie d'une roclade TGV à l'ouest.

Les ex-Villes nouvelles ne sont pas éligibles à une station de métro automatique mais leur antériorité polycentrique doit être mieux intégrée au modèle en gestation du Grand Paris des transports.



11- Essai de synthèse

Une synthèse des projets est possible.

La carte des densités démographiques impose une rocade complète unique entre la Capitale et l'A86 lieu des mouvements périphériques les plus denses.

À l'est cette rocade devrait préférentiellement relier Champigny à Val-de-Fontenay avant de rejoindre Pleyel au nord et se raccorder à la ligne verte qui ferme la boucle.

Pour l'Ardies la continuité de la ligne rouge Champigny-Clichy-Montfermeil-Le Bourget ne peut être qu'une option additionnelle réalisable en fonction des moyens financiers.

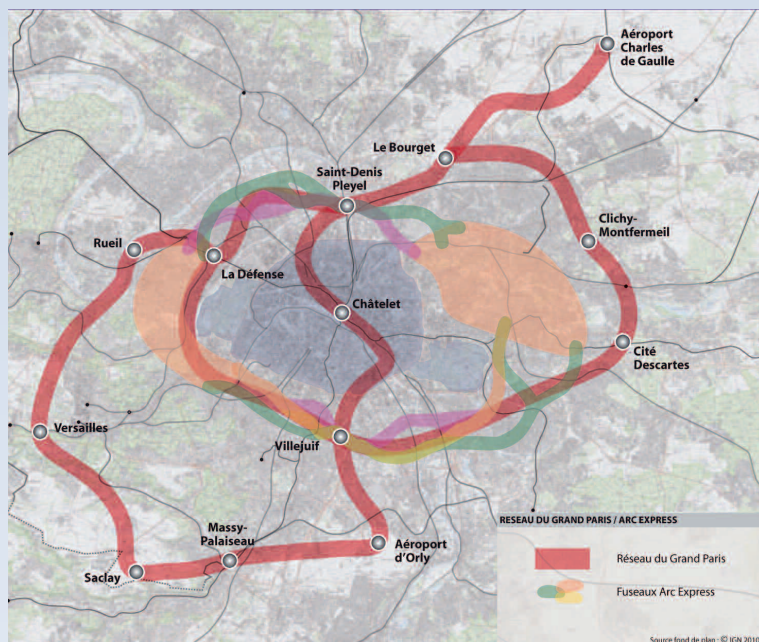
Le prolongement de la ligne bleue ou ligne 14 (ex-météor) au sud jusqu'à Orly et au nord jusqu'à Pleyel est un impératif en attendant son extension jusqu'à Roissy subordonnée au règlement de contraintes techniques (pneus) et à la mise en œuvre de la liaison Roissy CDG absente des dossiers et des débats.

Le raccordement de la ligne verte entre Rueil et Massy doit être en cohérence avec les conclusions du prochain débat sur la LGV Normandie et les études à entreprendre sur la faisabilité de l'interconnexion TGV Ouest.

La construction des gares n'est envisageable qu'avec l'accord des élus de terrain.

L'Association demande pour sa part la création effective de la gare optionnelle du Triangle de Gonesse nécessaire à la montée en puissance d'un secteur d'investissement prometteur.

L'Ardies estime que de tels travaux rendent inévitable un phasage par blocs en coordination avec les autres priorités de transport, locales, régionales et transrégionales.



Carte de superposition des tracés

12- Conclusion

L'Ardies Val d'Oise ne voit pas d'incompatibilité intrinsèque de tracé entre les projets complémentaires d'Arc Express et du Grand Paris.

Les débats en cours sont un sondage utile sur l'emplacement des futures gares et un bon recensement des connexions requises par l'efficacité durable du réseau final.

L'Ardies considère plus favorablement le projet du Grand Paris parce que conforme aux besoins d'une économie prospective.

Elle réserve toutefois son avis définitif dans l'attente du débat sur la LNGV-Normandie

Elle demande l'accélération des études sur l'interconnexion ouest des TGV barreau de la rocade des TGV indispensable à l'équilibre du système ferroviaire structurant francilien.

Elle rappelle l'absolue nécessité du prolongement à l'ouest de l'autoroute A104 (Francilienne) et son bouclage au sud en prévision des besoins d'intermodalité accrus par les perspectives de l'OIN Seine Aval (renouveau de l'industrie Automobile), la renaissance du transport fluvial (Achères et Limay) et l'ouverture sur la Normandie maritime.