

A propos de la proposition alternative de l'Atelier International du Grand Paris

Contribution de Benjamin Thominet au débat public « Réseau de transport public du grand Paris »

Alors que deux débats publics sont menés en parallèle portant sur un unique sujet - l'avenir des transports en commun d'Ile de France-, chacun se focalisant sur l'un des deux projets concurrents : Arc Express et le Grand 8, et alors que les acteurs du projets annoncent une volonté de faire converger les projets mais ne semblent l'un et l'autre aucunement disposés à revoir les tracés de leur projet respectif, le groupement d'architectes de l'AIGP a présenté mi-Novembre une proposition alternative (voir la présentation détaillée sur <http://www.ateliergrandparis.com>).

Cette proposition est particulièrement bienvenue dans la mesure où aucun des deux projets faisant l'objet de débat public ne répond de manière satisfaisante aux enjeux, malgré les arguments de leurs défenseurs respectifs :

- Arc Express propose une bonne desserte de proximité en petite couronne au sein de tracés particulièrement étudiés, mais ne répond pas à la nécessité de disposer de liaisons haute vitesse transrégionales. De plus, les arcs Est et Ouest d'ArcExpress ne sont pas encore définis
- Le grand 8, de son coté présente un compromis maladroit entre la nécessité d'offrir de bonnes dessertes de proximité et des liaisons rapides. Il en résulte des liaisons rapides pas si rapides que cela et une desserte de proximité particulièrement mauvaise, même sur les tronçons où la densité de station a été augmentée. Tout cela à grand frais.

La proposition de l'AIGP mérite donc d'être étudiée avec le plus grand soin, dans la mesure où elle semble réussir à concilier l'inconciliable.

- Elle répond à la fois au besoin de disposer de liaisons de proximité dans les zones denses de banlieue et au besoin de liaisons transrégionales à très haute vitesse (permettant par exemple de relier Roissy à la Défense en quelques minutes), via un réseau intégré reposant sur différents types de lignes répondant chacune à des besoins différents.
- Elle n'impose pas une technologie de manière dogmatique sur l'ensemble du réseau, mais propose pour chaque ligne, chaque tronçon, de faire appel à la technologie de transport la plus appropriée, y compris des technologies encore inédites en France.
- Elle se veut pragmatique et responsable en exploitant au maximum des infrastructures existantes (via requalifications, rénovations, prolongements, ajouts sur emprise existante...), ce qui permet, pour un budget annoncé équivalent au grand 8 de proposer un réseau nettement plus performant. Cette approche permet également une meilleure intégration du réseau de transport dans le paysage urbain.

On regrettera juste, que, tout comme Arc express et le grand 8, elle oublie la réalisation d'une rocade rapide inter-gares intra-muros (St Lazare -Gare du Nord et de l'Est- Gare de Lyon - Gare d'Austerlitz- Denfert Rochereau- Gare Monparnasse- Charles de Gaulle Etoile – St Lazare). N'apparaît également pas sur les cartes le prolongement du T1 de Gennevilliers à Nanterre : abandon regrettable ou oubli ?

Il semble donc impératif que les antagonismes politiques soient mis de côté pour laisser la place à un projet pragmatique, financièrement optimisé, et apte à satisfaire le plus grand nombre. De nombreuses personnalités, dont des politiques tant UMP que PS, ont déjà fait part de leur enthousiasme vis à vis à la proposition de l'AIGP. Il paraît donc impératif de recentrer le débat public sur ce tracé afin que cette proposition devienne un projet, puis une réalité pour notre région.