

TRANSPORTS ÎLE DE FRANCE

La citrouille prend forme !

Citrouille ? C'est ainsi que, dans notre entourage de journalistes, certains dénomment la forme vaguement patatoïde de la ligne rouge en rocade du futur métro automatique. L'intervention de certaines fées Carabosse ou de fées Clochette y est aussi pour quelque chose. A vous de juger qui sont les unes et qui sont les autres.

Les débats publics

On se souvient qu'à l'automne 2010 la Commission Nationale du débat Public (CNDP) avait organisé deux débats publics avec quelques 72 réunions locales autour de Paris ayant réunis 17500 participants. Deux projets étaient en concurrence. L'un soutenu par l'Etat à travers la Société du Grand Paris (SGP) créée par une loi de juin 2010, l'autre défendu par la Région Île de France et le STIF dénommé Arc Express. Ces deux projets procédaient de deux logiques différentes. Le super métro de la SGP devant relier à grande vitesse des pôles économiques, universitaires ou culturels décentralisés (cluster) autour de Paris. Arc Express lui devant desservir la population dense de la banlieue en moyenne et grande couronne en créant un maillage avec les terminus de métro et éviter de passer par Paris pour aller de banlieue à banlieue. Les stations n'étant pas distantes de plus de 1 à 1,5 Km. Pour ce projet n'étaient soumis à débat que deux arcs. L'un au sud reprenant le projet Orbival du Conseil Général du Val de Marne entre Arcueil et Val de Fontenay, l'autre entre Bobigny et La Défense. Aucuns arcs n'étaient soumis à débat pour l'Ouest et l'Est. Très rapidement les débats ont démontré la nécessité de faire la boucle autour de Paris moyennant quoi Arc Express avait plutôt les faveurs du grand public. Alors que ce round de débats devait se clore le 30 janvier 2011, le 24 était signé un protocole d'accord entre l'Etat et la Région. La communication qui a suivi faisait la part belle au seul super métro de la SGP laissant croire à une capitulation du Président de la Région Jean-Paul Huchon. Il n'en était rien et les difficiles tractations entre les différents acteurs ont révélées la finalité de la décision de la Région car l'Etat s'engageait à prendre à son compte l'amélioration du système de transport existant qui sans cela serait resté à la charge de la région. Un budget de 32 Mds € intégrant le financement de ces améliorations de l'existant à ceux de ce qui est appelé maintenant le Grand Paris Express (GPE).

Convention particulière Etat Région 2011-2013 pour les transports collectifs

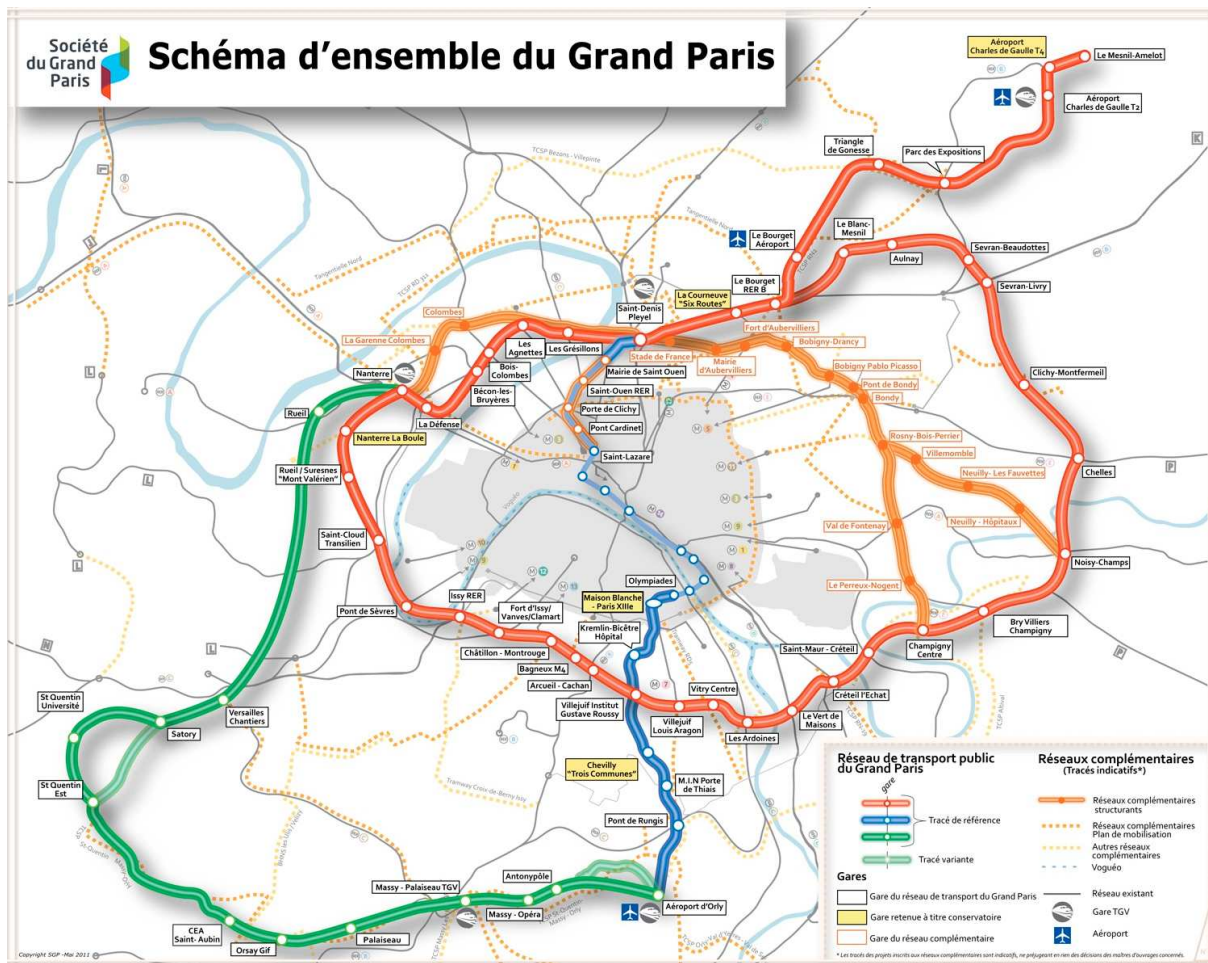
Cette convention découlant du protocole d'accord du 25 janvier 2011 a été signée un peu précipitamment le 26 septembre 2011 dans la gare SNCF des Invalides entre Daniel Canépa le Préfet de région et Jean-Paul HUCHON, Président de la Région Île-de-France et Président du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), en présence de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et Maurice LEROY, ministre de la Ville, chargé du Grand Paris.

Elle s'inscrit dans la continuité de l'engagement pris par l'Etat et la Région Ile de France en 2007 dans le cadre du contrat de projets pour le développement et l'amélioration des transports urbains franciliens. Elle conforte le protocole signé le 24 janvier 2011. Elle porte les engagements de l'Etat, sur la période 2010-2013, à hauteur de 1 084 M€ et de la Région Ile de France à 1 661M€ pour :

- accélérer le financement des opérations de transport en commun inscrites au Contrat de Projets (CPER) 2007-2013,
- financer un programme complémentaire d'opérations parfois urgentes dont notamment :
 - L'amélioration du fonctionnement des RER C et D
 - La prolongation du RER E à l'ouest
 - Financement des études du doublement du tunnel RER entre Chatelet et Gare-du Nord
 - Le barreau de Gonesse
 - Une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy
 - Les études et les travaux de prolongement de la ligne 11 à Rosny s Bois
 - Les pré études d'un prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay
 - Des tramways T1 à Val de Fontenay, T3 porte de la Chapelle-porte d'Asnières, T7 Athis Mons-Juvisy
 - Lancement des travaux phase 2 de la Tangentielle Nord Epinay-Sartrouville et Le Bourget-Noisy le Sec
 - TCSP (Tzen) Massy –Saclay, Massy Arpajon et travaux préparatoires à la liaison Sénart-Evry.

Les opérateurs RATP, SNCF et RFF représentés par leurs Président reçoivent ainsi de la part du Président de Région une ferme injonction d'obligation de résultat.

Grand Paris Express en marche



Les grands axes sont maintenant bien clairs même si le détail des tracés reste à débattre dans le cadre des enquêtes publiques (DUP) qui doivent suivre les conventions de financement actées. La SGP et le STIF en assurent conjointement la maîtrise d'ouvrage.

La grande rocade (ligne rouge)

Adoptée le 26 mai dernier par le conseil de surveillance de la SGP, elle n'a que peu évolué par rapport au projet de la SGP. Son but est toujours de relier les fameux clusters mais avec une desserte un peu plus fine. Elle sera en correspondance avec toutes les lignes de métro sortant de Paris intramuros ainsi que les RER et les Franciliens. Le nombre de stations (pour le moment de 36) à été sensiblement augmenté notamment dans la partie sud du tracé (17 stations pour 1/3 de la boucle) qui était défendue par l'association Orbival dans le Val de Marne. Cette partie entre le Pont de Sèvre et Noisy Champs est prioritaire puisque les études doivent en être bouclées en 2012 pour une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2013, un début des travaux en 2014 et une livraison en 2018.

Sur la partie nord, depuis Le Bourget, une branche se détache vers l'aéroport Roissy CDG et le Mesnil Amélot.

La ligne 14 (ligne bleue)

Elle n'est qu'un élément complémentaire du GPE. Son prolongement au nord fait aussi partie des urgences pour dé-saturer la ligne 13. Au cours de son conseil d'administration du 5 octobre le STIF a décidé sans délais le lancement des études en accélérant les procédures de DUP pour une mise en service en 2017.

La concertation préalable avait eu lieu entre le 11 janvier et le 12 février 2010, soit bien avant le lancement du Grand Paris. Le dossier d'enquête publique, le schéma de principe et les études d'avant projet étant bouclés depuis le 5 Octobre 2011.

A partir de St Lazare, elle doit desservir les stations de Pont Cardinet (et non plus Rome), Porte de Clichy, Clichy RER C et Mairie de St Ouen avec extension future à St Denis Pleyel en liaison avec le GPE.

Prochaines étapes :

- Schéma de principe : fin 2011
- Enquête publique : fin 2011
- Déclaration d'utilité publique : fin 2012
- Approbation de l'avant-projet : début 2013
- Début des travaux : 2013
- Mise en service : 2017

Coût 954 M€ (valeur 2008). Matériel roulant 145 M€. Cette ligne restant à roulement pneu. Le prolongement sud vers Orly se fera dans la foulée.

La desserte de Saclay (ligne verte)

Sa nécessité était contestée par le STIF qui lui préférait un TCSP. Elle est le résultat des tractations entre la SGP et le STIF. Elle se fera par un métro léger genre Val en préservant au maximum les terres agricoles ce qui sous entend que ce sera majoritairement en souterrain. Partant de Nanterre en correspondance avec la ligne rouge cette ligne indépendante desservira Rueil, Versailles, le plateau de Saclay St Quentin en Yvelines, Orsay, Massy Palaiseau et Orly son terminus en correspondance avec la ligne 14 prolongée au sud. Mise en service à l'horizon 2025.

L'Arc Est proche (ligne jaune)

C'est là l'apport essentiel du débat public et de la fusion des deux projets. La vox populi réclamait une desserte dans cette zone dense de population alors que le projet de la SGP rejetait le bouclage de la ligne rouge vers Clichy Montfermeil et Sevran. Dans les derniers jours du débat public le Conseil Général du 93 avait produit un tracé soumis, à la grande surprise de ses membres, la veille du vote en Conseil ! Ce projet laissait à l'écart le pôle Val de Fontenay. Orbival présentait cependant une antenne de la ligne rouge en impasse à Val de Fontenay. C'était à l'évidence une stupidité qui est corrigée maintenant.

Il y aura deux branches d'une ligne indépendante.

L'une partant de Champigny en correspondance avec la ligne rouge, desservira Nogent Le Perreux (correspondance RER A), Val de Fontenay (correspondance RER A et E branche Tournan et futur prolongement de la ligne 1), Rosny Bois Perrier (correspondance avec la ligne 11 prolongée, le RER E branche Tournan), Bondy (correspondance RER E branche Chelles et Tram Train T4), Pont de Bondy (correspondance TI et Tzen N3) Bobigny Pablo Picasso (correspondance ligne 5, tram T1), Bobigny Drancy (correspondance Tangentielle Nord), Mairie d'Aubervilliers (correspondance ligne 12), Stade de France et Saint Denis Pleyel (correspondance RER B et D).

L'autre branche partant de Noisy Champs vers Rosny bois Perrier en passant par Neuilly Hôpitaux, Neuilly Les Fauvettes et Villemomble. Elle est en tronc commun pour la partie Rosny-St Denis Pleyel. Au delà de 2025 son prolongement est prévu jusqu'à Nanterre en faisant, à partir de Gennevilliers Les Agnettes, une boucle par Colombes et La Garenne Colombes.

Avec cette future extension cela représente 40,5 Km (29 Km pour la 1^{ère} phase).

On le voit cette ligne complémentaire est un élément structurant essentiel du Grand Paris Express et par les nombreuses correspondances, répondant à la volonté de maillage de transports lourds en banlieue.

Calendrier :

- Concertation second semestre 2012. Le débat public Arc Express ne portait pas sur cette partie Est. Donc cette étape est importante
- Enquête publique fin 2013
- Début des travaux prévu en 2015/2016 pour une mise en service partielle en 2020 et totale en 2025 (excepté la branche Nanterre).

L'enveloppe financière couvrant les étapes Concertation (DOCP), schéma de principe et études préliminaires ainsi que l'enquête publique : 20M€ partagée à 50/50 entre la SGP et la Région. La convention a été signée le 3 Octobre 2011.

Points à clarifier

Le mode de fonctionnement :

Ces quatre lignes seront donc indépendantes, seule la ligne rouge pourrait fonctionner en rocade sauf pour l'antenne vers Roissy CDG.

Ce seront des lignes de métro automatique comme cela se fait dans les grandes métropoles qui se dotent d'un métro et avec l'exemple de la ligne 14 ainsi que bientôt la ligne 1. Le fonctionnement est prévu 24h/24.

Le gabarit :

Rien n'est décidé mais il semble que celui-ci serait le même que celui du métro parisien actuel à l'incitation très forte de la RATP qui en assurera l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Ceci impliquera des rames longues sur la rocade.

Le mode de roulement :

Une certitude, la ligne bleue (14) restera en roulement pneu. Par contre le fait qu'elle soit indépendante et non plus couplée avec la branche devant aller vers Roissy CDG, laisse entrevoir pour la ligne rouge et la ligne jaune la possibilité qu'elles puissent être à roulement fer. On le sait d'expérience le coût d'exploitation et de maintenance en serait inférieur de 30% par rapport au roulement pneu. Cette option n'a pas la faveur de la RATP.

La ligne verte du plateau de Saclay serait en mode pneu si le choix se porte sur le VAL.

Voici un premier quart du XXI^{ème} siècle qui prépare bien les autres trois quarts en matière de transport du Paris Métropole.

René Méheux