

# Grand Paris Express : l'Est parisien pourrait gagner le triplé

Par : C.Dubois - Classé dans : Est Parisien | Urbanisme et Cadre de vie

**Comment faire tenir 3 rocade à l'Est en 2 milliards € ? Tel était le casse-tête de Pascal Auzannet, missionné par la Datar (direction d'aménagement du territoire) pour proposer un schéma définitif de tracé du futur réseau de transport public Grand Paris Express.**

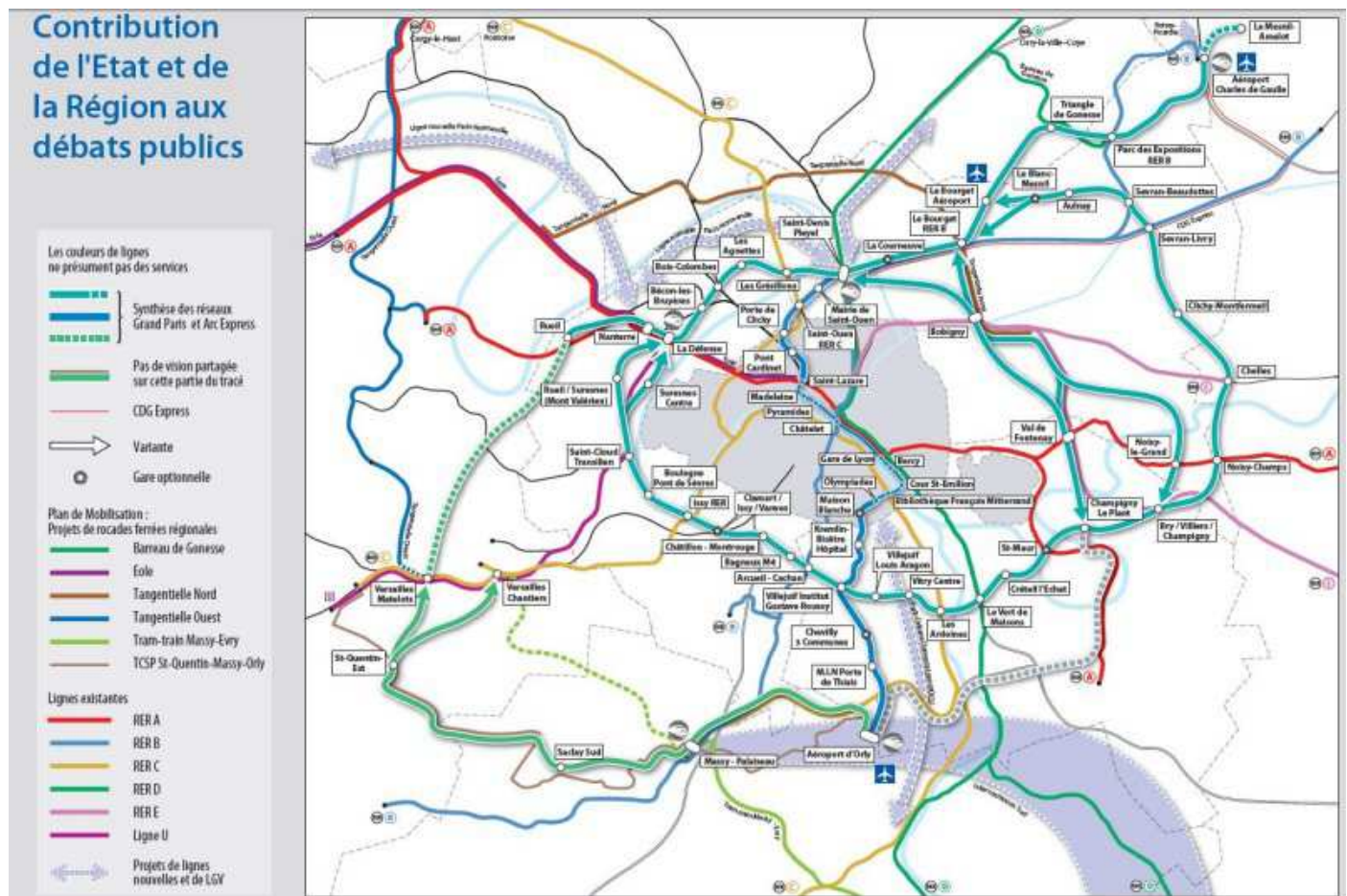
Le défi : tenir compte de la carte commune proposée par l'Etat et la Région fin janvier ainsi que des multiples contributions qui ont nourri le débat public organisé de l'automne 2010 à fin janvier sur ce projet de grand métro périphérique, le tout sous la pression constante des élus locaux, plaidant chacun pour que soit desservie leur commune ou, cas plus rare, que leur ville reste au calme (Saint Maur des Fossés).

## Le défi des 3 boucles dans l'Est parisien

Dans l'Est parisien, qui a gagné dès l'automne l'assurance d'un dédoublement de la boucle (avec une branche proche de Paris, l'autre plus éloignée) à partir de Champigny sur Marne, afin de répondre aux besoins d'une population très dense et insuffisamment desservie, **le problème est que les élus locaux du Val de Marne et de la Seine Saint Denis se sont mis d'accord, non pas sur 2 mais 3 branches...** Une première, faisant l'unanimité, passait par l'est du 9-3, via Noisy-Champs Cité Descartes puis Gournay, Montfermeil, Clichy, Aulnay... jusqu'au Bourget. Les deux autres, plus proches de Paris, partaient toutes deux de Champigny, l'une cheminant via le Val de Marne jusqu'à Val de Fontenay, l'autre par la Seine Saint Denis jusqu'à Saint Denis en passant par Neuilly sur Marne, Rosny sous Bois, Bobigny...

*Cette rédaction laisse entendre que la branche « Val de Fontenay » ne serait pas intégrée à la rocade et arriverait en cul de sac à Rosny Bois Pierrier et à Champigny.*

La carte de synthèse commune entre l'Etat et la Région présentée fin janvier comme base de travail



conservait ces trois branches comme hypothèses de travail, faisant certes plaisir à tout le monde mais donnant lieu à une véritable quadrature du cercle en termes de budget ([voir débat sur ce sujet lors de la réunion publique du Pavillon Baltard](#)). Impossible a priori de faire tenir 3 branches avec 2 milliards €... sauf à changer quelques données dans l'énoncé, comme par exemple la taille des quais ! Ce qu'a proposé Pascal Auzannet dans son rapport remis avant-hier au secrétaire

d'Etat au Grand Paris, Maurice Leroy.

### Variable d'ajustement : la longueur des quais

Concrètement, seul l'axe central, allant de Saint Denis à Orly, et qui correspond au prolongement dans les deux sens de la ligne 14, conserverait ses quais de 120 m de long tandis que les rocade extérieures seraient réduites à 90 m. L'arc grand Est, passant à l'est de la Seine Saint Denis, aurait même des quais réduits à 60 m. Cette proposition, plus proche de la vision de l'ancien projet Arc Express, porté par la région, privilégie la densité de la desserte à la capacité du métro. Elle reste toutefois à faire avaliser par la SGP (Société du Grand Paris, Etat) qui plaide pour une large capacité d'accueil dans les rames.

### Détail du tracé à l'Est

Le tracé lui, comble les élus de l'Est parisien et il tranche définitivement en faveur de la desserte de Val de Fontenay, restée en suspens et suscitant une forte mobilisation ([voir billet](#)). Depuis Arcueil Cachan, le tracé du Grand Paris Express devrait reprendre exactement le tracé du projet Orbival jusqu'à Champigny, s'arrêtant à Villejuif, Vitry sur Seine, Les Ardoines, Vert de Maison, Créteil, Saint-Maur Créteil (en interconnexion avec le RER A).

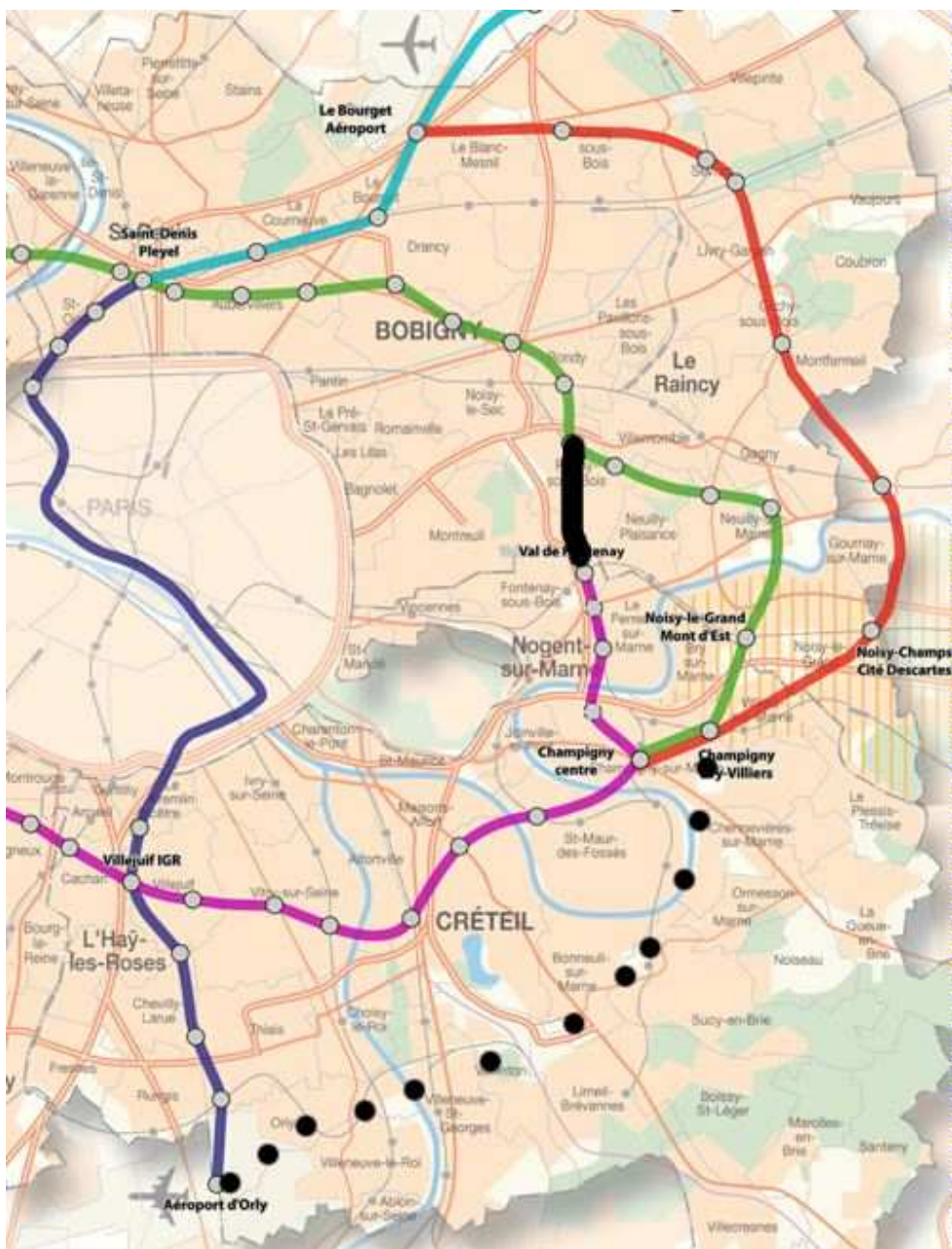
A partir de Champigny le Plant, le réseau se scindera en 2 puis 3 branches. A proximité de la capitale, une première branche passera par Nogent Le Perreux et Val de Fontenay (comme prévu par Orbival) pour rejoindre Rosny sous Bois puis Bondy et Aubervilliers. Une seconde branche rejoindra une nouvelle gare « des Trois communes » (Champigny, Bry et Villiers sur marne), à proximité d'Ikea.

Elle se scindera à nouveau à partir de cette gare avec **une mini branche** passant par Noisy le Grand Mont d'Est, Neuilly sur Marne et Neuilly Plaisance avant de rejoindre Rosny sous Bois et de se fondre avec la première branche Est. Une seconde branche au départ de Champigny le Plant s'échappera pour sa part à l'est de la Seine Saint Denis pour constituer l'arc Grand Est, passant par la Cité Descartes, Chelles, Clichy, Montfermeil, Sevran, Aulnay, Le Bourget... pour s'interconnecter avec la première branche Est, l'axe central et la boucle Ouest au niveau de Saint Denis Pleyel.

En bref, ce schéma reprend la carte commune proposée par le 94 et le 93 fin janvier (voir ci-contre), au détail près que la branche qui passe par Val de Fontenay ne s'y arrête pas mais se poursuit jusqu'à Rosny sous Bois (voir le trait noir), constituant un maillage complètement interconnecté côté Est.

#### Commentaires de l'AMUTC

Cette rédaction laisse entendre que le tracé principal passerait par Val de Fontenay, le tracé CG93 étant réduit à une minibranche, arrivant en cul de sac à Champigny et à Rosny Bois Pierrier. **C'est contradictoire !**



### Projet de prolongement de l'arc Grand Est au sud

Le rapport préconise que des études soient aussi lancées en amont afin de relier la nouvelle gare des Trois communes (citée plus haut) à Orly en passant par Sucy, Bonneuil et Valenton, ce qui prolongerait l'arc Grand Est vers le sud. (voir les pointillés noirs sur la carte ci-dessus)

### Les présidents du 93 et du 94 se dépêchent de prendre acte

Ayant pris connaissance de ce rapport, les présidents des Conseils généraux du Val de Marne et de la Seine Saint Denis, Christian Favier et Claude Bartolone, ont immédiatement publié un communiqué commun se réjouissant de ce tracé conciliant les besoins de leurs territoires, et déposé un voeu à l'occasion du Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris afin que ce tracé soit bien retenu dans le projet final de Grand Paris Express. Rien n'est toutefois décidé pour le moment et la partie n'est pas terminée. Le tracé définitif sera acté d'ici le mois de juin.

### Double boucle à l'Ouest : temporisation

Concernant la deuxième boucle de l'Ouest parisien et la desserte du Plateau de Saclay, le rapport Auzannet préconise de réfléchir à un métro léger et propose de commencer en priorité par la desserte de Versailles à Saclay. Les élus concernés (Valérie Pécresse, David Douillet, Gérard Larcher...) ont également réagi immédiatement à ces suggestions, mais avec moins d'enthousiasme qu'à l'Est, rappelant l'importance d'une liaison en métro automatique au plateau de Saclay en termes de développement et rayonnement économique.

Suite à ce rapport, les discussions vont se poursuivre au sein de la SGP et avec les autres parties prenantes (région, élus...). Le tracé définitif et ses modalités (taille des rames et des quais notamment) devrait être décidé d'ici le mois de juin.

Source d'information : Le rapport de Pascal Auzannet n'a pas été rendu public et les informations le concernant ont filtré via les communiqués des élus à son sujet, ainsi que via l'AFP qui s'en est procuré une copie. La carte représentée dans ce billet est la carte commune proposée par le Val de Marne et la Seine Saint Denis fin janvier, complétée en noir des propositions du rapport Auzannet, et en pointillé des propositions d'études.

## **Communiqué commun des Présidents du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis**

**Christian Favier, Président du Conseil général du Val-de-Marne et Claude Bartolone, Président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis s'expriment sur le rapport portant sur l'arc Est du réseau de transports francilien Grand Paris Express remis le 26 avril au Ministre Leroy par M. Pascal Auzannet.**

Le protocole signé le 26 janvier entre l'Etat et la Région prévoyait déjà une double boucle de transports pour l'est francilien. Le rapport Auzannet en précise le tracé et le financement, conférant à cet arc voulu par les Franciliens une double légitimité. En achevant le bouclage de la rocade du métro automatique en petite couronne, l'arc Est a un impact positif sur l'ensemble du réseau. Il répond aux besoins de transports des habitants de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et il améliore sensiblement les conditions de transports de l'ensemble des Franciliens en délestant le réseau existant.

Le scénario privilégié propose un arc allant de Saint-Denis à Rosny-Bois Perrier, et empruntant ensuite deux branches, l'une rejoignant Champigny-centre en passant par Val de Fontenay, et l'autre Champigny-Bry-Villiers en passant par Noisy-le-Grand Mont d'Est.

Il cumule les avantages : il génère en effet des trafics importants sur toutes les branches, dessert les deux pôles majeurs de développement économique de l'est francilien de Val de Fontenay et Noisy-le-Grand Mont d'Est et constitue un levier majeur en termes de développement urbain. L'arc Est ainsi défini est pleinement complémentaire de l'arc Grand Est, dont il permet de renforcer l'utilité et la fréquentation grâce à la cohérence du réseau ainsi constitué.

**Claude Bartolone et Christian Favier se réjouissent de voir l'arc Est franchir une nouvelle étape.** Ils souhaitent que la Société du Grand Paris intègre à présent l'arc dans le schéma de transports Grand Paris Express afin que le réseau complet figure dans le décret à paraître au mois de juillet prochain. C'est l'objet du vœu déposé cet après-midi par les deux Présidents de Conseil Général à l'occasion du Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris.

# Transports du Grand Paris : beaucoup de chemin à faire en un mois

publié le 29/04/2011 à 16:10

**PARIS - Un grand nombre de sujets restent à régler pour le futur métro automatique autour de Paris, un mois avant une réunion décisive du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP), chargée avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) de la réalisation du projet.**

La SGP doit formellement établir le 26 mai un « *acte motivé* » précisant le « *schéma d'ensemble* » retenu pour le futur réseau (environ 180 km, au moins 55 gares, deux millions de voyageurs par jour).

Le schéma de ce chantier pharaonique lancé en avril 2009 par Nicolas Sarkozy doit être approuvé par un décret en Conseil d'Etat en juillet.

Une performance inespérée il y a encore peu, après trois ans de rivalités entre Etat et région, qui soutenaient des projets concurrents pour créer des liaisons banlieue-banlieue et en finir avec les galères vécues par les Franciliens dans les transports.

Fin janvier, le président du conseil régional et du Stif, Jean-Paul Huchon (PS), et le ministre chargé du Grand Paris, Maurice Leroy, ont annoncé la conclusion d'un accord prévoyant 32,4 milliards d'euros d'investissements d'ici à 2025.

Mais les tensions restent importantes entre le Stif, autorité organisatrice des transports en IdF, qui a vu ses prérogatives rognées par la loi sur le Grand Paris, et la SGP, dirigée par Marc Véron, directeur de cabinet de Christian Blanc lorsque ce dernier était secrétaire d'Etat chargé du Développement de la région-capitale.

**Mercredi dernier, une réunion de quatre heures du conseil de surveillance de la SGP a été largement infructueuse.**

La SGP a avancé que, pour l'arc Sud du futur réseau, porté pendant des années par l'association d'élus Orbival et le Stif, « *la maîtrise d'ouvrage de ce tronçon (était) indissociable de celle des autres lignes (...) et ne peut revenir au regard de la loi qu'à la SGP* ».

**Pour l'« arc Est proche », desservant l'Est parisien depuis Saint-Denis-Pleyel ou Le Bourget, la SGP a soutenu que son intégration dans le schéma d'ensemble « risquerait d'entacher d'illégalité la totalité » de son schéma « et pourrait conduire le Conseil d'Etat à donner un avis défavorable au projet de décret ».**

## Commentaires de l'AMUTC

La SGP a raison, le décret ne peut pas inclure le tracé proposé par le CG93, qui n'était pas proposé au débat public. La SGP a tort, le décret **peut** inclure la partie du tracé proposée au débat dans le dossier Arc Express : l'arc Nord avec terminus à Bobigny la Folie et l'arc Sud avec terminus à Val de Fontenay. Le lien entre Bobigny la Folie et Val de Fontenay resterait en blanc dans le décret et serait soumis au débat public, avec deux variantes : l'une par Rosny (doublonnant le RER E), l'autre par Montreuil (desserte du plateau).

Dans un rapport remis à M. Leroy, Pascal Auzannet (Datar) insiste lui sur la [nécessité d'une saisine rapide de la Commission nationale du débat public pour que le tracé de cet arc puisse être intégré au schéma d'ensemble](#) et d'une « *décision politique* » rapide également pour le choix du maître d'ouvrage (Stif ou SGP).

Interrogé par l'AFP, le Stif a préféré ne pas faire de commentaires sur les affirmations de la SGP.

D'autres sujets techniques portent sur la longueur des quais et des trains, afin qu'elle soit adaptée aux trafics prévisibles des différents tronçons.

M. Auzannet a suggéré des quais à 90 mètres, sauf sur la ligne 14 et ses prolongements (120 mètres) et l'arc Grand Est desservant Clichy-sous-Bois (60 mètres avec des trains de quatre voitures), ainsi qu'une largeur de train de 2,80 m.

Autre sujet épineux : la desserte du plateau de Saclay. Etat et région sont en désaccord, et les violons ne sont pas forcément accordés à droite.

Si la SGP s'est convertie à un « *métro automatique de capacité adaptée* », la première version du rapport Auzannet évoque une analyse comparative avec d'autres options comme le tramway et la réalisation du métro « *dans une seconde phase* », au grand dam de Valérie Pécresse, élue des Yvelines.

De son côté, la RATP pousse pour que la ligne 14 aille jusqu'à Roissy et non pas à Pleyel seulement.

Autant de sujets à l'ordre du jour d'une réunion le 10 mai du comité de suivi de l'accord Etat-région, auquel participeront MM. Huchon, Leroy, André Santini (SGP), Sophie Mougard (Stif), les présidents de conseils généraux et le préfet Daniel Canepa.

Par AFP

## Grand Paris : un rapport propose longueurs de quais et de trains différentes

Le 28/04/2011 à 15:30

Un rapport commandé en janvier par le ministre chargé du Grand Paris Maurice Leroy propose pour le futur réseau de transport francilien des longueurs de quais et de trains différentes, en fonction des niveaux de trafics prévus, selon le texte du rapport que s'est procuré l'AFP.

M. Auzannet explique que « les niveaux de trafic (attendus) étant supérieurs à 20.000 (voyageurs à l'heure de pointe) sur les arcs Ouest et Sud de la rocade » autour de Paris, « le choix des quais de 55 mètres comme préconisé par le Stif (Syndicat des transports d'IdF) comporte un risque de saturation ».

A l'inverse, « le choix de généraliser comme le propose la Société du Grand Paris (SGP, Etat) des quais de 120 mètres se traduira par un surdimensionnement du réseau, particulièrement pour la desserte du Plateau de Saclay et l'Arc Grand Est ».

M. Auzannet propose de « généraliser des quais à 90 mètres sur l'ensemble de la rocade, y compris l'arc Est », et d'exploiter « la ligne 14 et ses prolongements avec des quais de 120 mètres » (pouvant accueillir huit voitures).

Pour l'Arc Grand Est du projet Etat-région « considéré comme prioritaire » (devant desservir Sevran, Clichy-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois), il propose des quais de 60 mètres avec « des trains de quatre voitures ».

M. Auzannet en attend des économies de 1,26 milliard d'euros, permettant de financer l'Arc Est avec « exploitation en métro automatique » qu'il préconise, chiffré entre 3,3 et 3,5 milliards d'euros, alors que Etat et région avaient fixé en janvier une enveloppe maximale de deux milliards pour cette liaison.

Pour la largeur des voitures, il propose de retenir un gabarit de 2,80 m comme le Stif le suggère, alors que la SGP était sur 2,45 m, pour pouvoir faire face au risque de sous-capacité pour une ou deux inter-stations de la rocade du futur réseau, où le trafic pourrait aller de 29.000 à 32.000 voyageurs à l'heure de pointe.

Sur la ligne 14, la charge maximale pourrait atteindre 35.000 à 35.500 voyageurs à l'heure de pointe, selon « différents tests ».

Le rapport Auzannet, qui n'a pas été rendu public par M. Leroy, fait partie des éléments du dossier du schéma de transports qui doit être bouclé en juillet avec un décret en Conseil d'Etat.

## Grand Paris : un rapport préconise un métro automatique pour l'Est

### Transports

Publié le mercredi 27 avril 2011

Un rapport commandé en janvier dernier par le ministre chargé du Grand Paris Maurice Leroy propose de répondre favorablement à la demande de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne de réaliser un métro automatique pour desservir l'est parisien, selon un document obtenu par l'AFP le 26 avril.

Lors de la signature de l'accord Etat-région Ile-de-France sur les projets de transport, Maurice Leroy avait confié à Pascal Auzannet (Datar) le soin de définir un tracé et des modalités techniques pour un « Arc Est » permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny. La desserte devait être réalisée sous contrainte d'un montant maximal de deux milliards d'euros.

C'est ce à quoi Pascal Auzannet s'est attelé, en sortant cependant de ce cadre, selon la synthèse de son rapport. Le tracé de l'Arc Est venant de Pleyel passerait par Neuilly-sur-Marne et Val-de-Fontenay. La ligne « grand Est » du projet Etat-région « considérée comme prioritaire » serait elle reliée au Nord au Bourget RER B, et au sud à Noisy le Grand Mont d'Est.

Des études en amont seraient lancées pour la rocade Sud-Est reliant les Trois Communes à Orly, via Sucy, Bonneuil et Valenton (Val-de-Marne). L'extension de la ligne 5 du métro parisien permettrait d'améliorer l'accessibilité de la ville de Drancy (Seine-Saint-Denis).

Pour faire des économies et éviter des ruptures de charge pour la rocade de proche couronne, le rapport propose de faire pour les trains des quais de 90 mètres et non pas de 120 mètres, comme le suggère la Société du Grand Paris (SGP) contrôlée par l'Etat. La liaison La-Défense-Rueil serait reportée. Quant à la desserte du plateau de Saclay (Essonne, Yvelines), elle serait assurée par un « métro léger », avec « une desserte fine du territoire ». Les gares envisagées seraient les suivantes : Orly, Antony Pôle, Massy Palaiseau, Ecole Polytechnique, Saclay Sud, Saint-Quentin Est, Satory et Versailles Chantiers. Ce tracé « est proposé à titre conservatoire » et il est aussi proposé de « réaliser, sous l'égide d'un expert indépendant, une analyse comparative multicritères entre les modes tramway et métro léger ».