

TRANSPORT - GRAND PARIS : LES ARCHITECTES PROPOSENT UNE TROISIÈME VOIE

Les dix équipes d'architectes de l'Atelier international du Grand Paris ont présenté le 16 novembre un "Grand système métropolitain" qui interconnecte l'ensemble des réseaux de transport public franciliens, prenant en compte les projets existants, Arc Express, métro automatique et prolongement d'Eole. Coût estimé de ce nouveau scénario : 25 milliards d'euros.

C'est la proposition qui tombe à pic pour tenter de désamorcer la bataille rangée entre l'**Arc Express** de la Région Ile-de-France et le **métro automatique** du **Grand Paris** défendu par le gouvernement.

Dans leur rapport rendu à Nicolas Sarkozy et présenté le 16 novembre 2010 devant la presse, l'**Atelier international du Grand Paris** (AIGP), collectif qui réunit les dix équipes d'architectes urbanistes lauréates de la consultation internationale sur le Grand Paris suggère en effet "un maillage interconnecté de l'ensemble des réseaux de transport public.

"Grand système métropolitain" cadencé

Objectif de ce "Grand système métropolitain" qui compte 24 lignes dont quatre nouvelles tangentielles, optimiser la mobilité dans tout le Grand Paris, en desservant tous les territoires et en limitant les temps de parcours grâce au cadencement", a expliqué Bertrand Lemoine, dg de l'AIGP.

"Les connexions avec les moyens de transports individuels, en particulier avec le réseau autoroutier, ont également été prises en compte", ajoute-t-il. Par exemple, l'une des nouvelles lignes proposées surplomberait l'autoroute l'A86 pour relier Versailles au Bourget avant de se prolonger jusqu'à l'aéroport Charles de Gaulle.

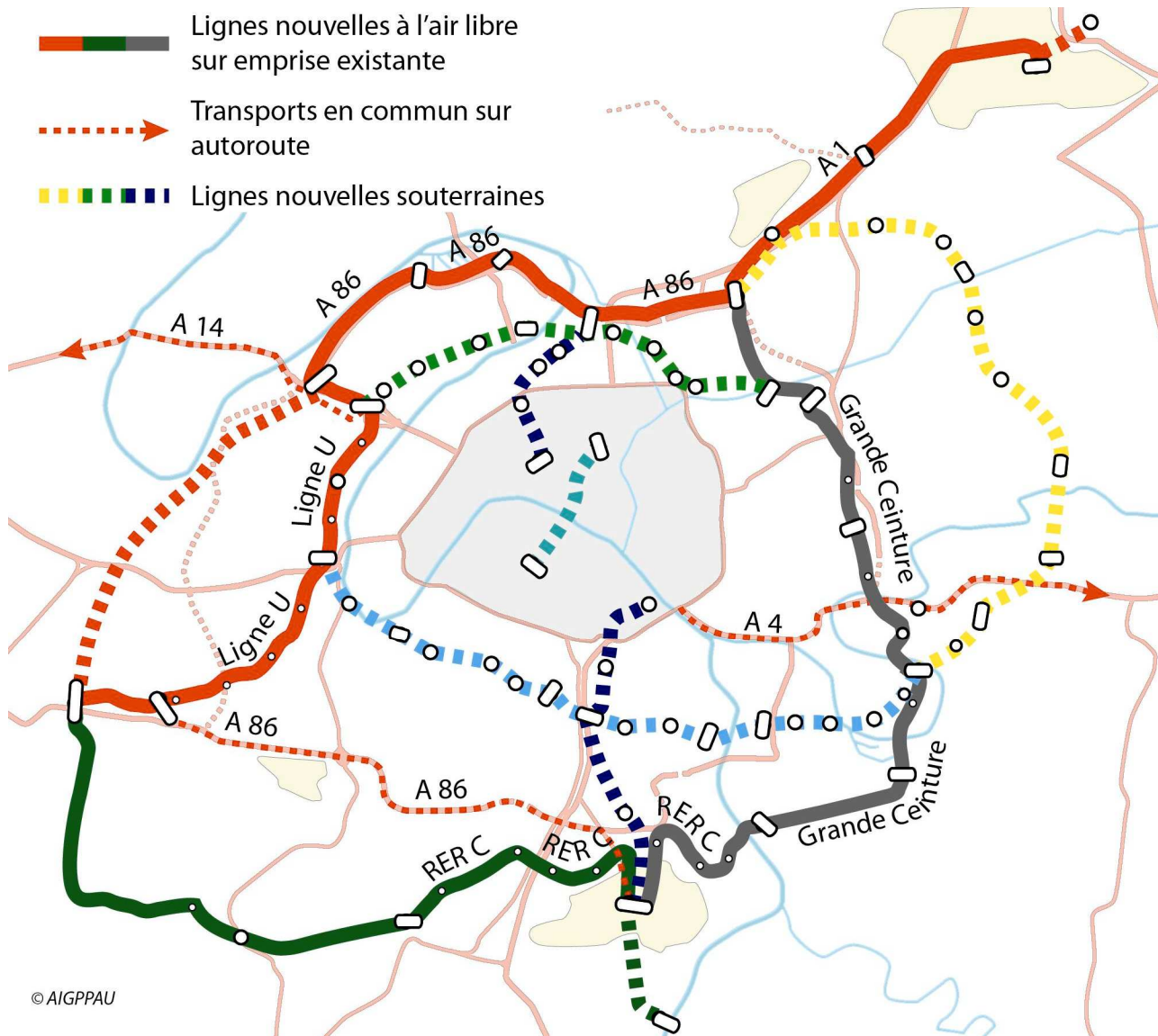
Un nouveau projet à verser dans le débat public

Dans un communiqué du 10 novembre, Nicolas Sarkozy y salue "la très grande qualité du travail accompli", et demande au gouvernement d'en examiner immédiatement la faisabilité technique et financière. Cette contribution, ainsi que les débats publics en cours sur le métro automatique du Grand Paris, Arc Express et le RER E doivent aboutir à une définition définitive du schéma de transport du Grand Paris dans les mois qui viennent", précise l'Elysée.

L'Atelier va donc transmettre un cahier d'acteurs aux deux commissions particulières des débats publics en cours (Arc Express et métro du Grand Paris) afin de faire examiner son "scénario" dans les réunions qui se déroulent jusqu'au 31 janvier 2011 et au terme desquelles un seul projet devrait être retenu.

C'est sans compter sur le coup d'arrêt porté au Schéma directeur des transports d'Ile-de-France (Sdrif) suite à l'avis négatif rendu par le conseil d'Etat le 28 octobre 2010. Avis négatif motivé par... la loi sur le Grand Paris qui "affecte de manière importante le projet et les grandes orientations d'aménagement retenues par le schéma régional", selon les Sages de la rue de Valois.

Carte des nouvelles lignes proposées par les architectes de l'Atelier du Grand Paris



Commentaires de l'AMUTC

Cette proposition abandonne l'idée d'une rocade en proche banlieue et propose à la place 4 tronçons discontinus :

- un arc Nord La Défense-Bobigny (souterrain)*
- un arc sud Sèvres-Champigny (souterrain, Orbival)*
- un arc Ouest La Défense-Sèvres, aérien sur emprise SNCF, prolongé au nord est à Roissy (sur A86 et A1) et à l'ouest à Versailles (sur emprise SNCF)*
- un arc Est Bobigny-Champigny, sur emprise SNCF grande ceinture, prolongé au Nord jusqu'au Bourget et au Sud jusqu'à Orly*

*Ainsi l'arc Est utiliserait les emprises du RER E comme le propose l'ACTEP, mais sans desservir directement la proche banlieue Nord (St Denis) ou Sud (Villejuif). Il apporterait en revanche de bonnes liaisons vers Roissy (mais avec un changement) et vers Orly (Direct). **On notera le réflexe qui privilégie l'Ouest** : la Défense aurait une liaison directe avec Roissy, la liaison directe entre Roissy et Orly, tout à fait possible (et souhaitable) étant sacrifiée de ce fait.*

Ce tracé est faible en ce qui concerne le maillage avec les lignes de métro, qui n'est pas pris en considération. Il ne distingue pas le réseau de desserte locale fine et de maillage (fonctions métro d'Arc Express) et le réseau de desserte rapide de type RER pour les plus grandes distances et les zones éloignées.

La force de cette proposition est dans l'utilisation des emprises ferrées SNCF existantes desservant Versailles à l'Ouest et Orly au Sud. C'est une solution puissante, rapide et économique, sous réserve des adaptations nécessaires des réseaux.

C'est pourquoi l'AMUTC pourrait s'appuyer sur cette proposition pour compléter son action en faveur de l'arc Est d'Arc Express en souterrain passant par Montreuil (maillage et bouclage d'Arc Express) : la grande ceinture peut être mobilisée pour assurer une liaison directe entre les deux aéroports passant par Val de Fontenay.

Cartes annexes

