

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010



L'Atelier international du Grand Paris et des Projets Architecturaux et Urbains, installé en février 2010 au Palais de Tokyo, a pour mission de favoriser débats, recherches et propositions autour des enjeux urbains du devenir du Grand Paris. Il a vocation à associer à parité l'Etat et les collectivités territoriales. Son Conseil scientifique réunit les 10 équipes d'architectes-urbanistes qui ont participé à la consultation internationale de 2008 sur « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ».

L'Atelier international du Grand Paris est porteur d'une grande ambition pour le Grand Paris, comme projet de transformation positive de l'ensemble de la métropole et de ses composantes. Ce projet global doit prendre en compte tous les enjeux d'une grande métropole : l'accessibilité des territoires, la possibilité de s'y loger et d'y travailler, les lieux de culture et d'éducation, les espaces naturels, les paysages, l'environnement, le partage des ressources et de la richesse, les modalités d'évolution, le développement durable, son identité, sa gouvernance...

Dans cette perspective, le Grand Paris et son urbanité sont à préparer et à imaginer avec tous les acteurs de son devenir, dans un esprit d'ouverture et de coopération, et dans une vision globale et transversale essentielle dans ce débat.

Ce document est une première contribution de l'Atelier international du Grand Paris sur la question de la mobilité dans la métropole. Il se positionne comme une contribution ouverte aux débats.

**ATELIER INTERNATIONAL DU  
GRAND PARIS ET DES PROJETS  
ARCHITECTURAUX ET URBAINS**

Palais de Tokyo - 13, av. du Président  
Wilson - 75116 Paris  
contact@ateliergrandparis.com  
www.ateliergrandparis.com

## ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS

### Vers un Grand Système Métropolitain

Pour une nouvelle approche de la mobilité sur le territoire du Grand Paris

Le **Grand Paris**, c'est d'abord la conscience d'un destin commun, partagé par les douze millions d'habitants de l'agglomération parisienne. Ce projet pour une métropole du XXI<sup>e</sup> siècle passe par la **remise en mouvement** des territoires qu'ils habitent, par leur rééquilibrage et par leur développement. La possibilité de se déplacer librement, facilement et rapidement à travers le territoire métropolitain est une condition nécessaire mais pas suffisante pour réussir le Grand Paris. **Le Grand Paris ne se résume pas à un système de transport.** La mobilité conjugue tous les modes de déplacement et toutes les vitesses (de la plus lente à la plus rapide), ceux que l'on connaît – à pied, en vélo, en voiture, en tramway, en RER, en train, en bus, en bateau... – aussi bien que ceux à venir. La méthode proposée consiste à **articuler les réseaux de transport en commun repensés avec tous les autres modes de déplacement** dans un Grand Système Métropolitain. Ce système doit être à la fois prospectif et pouvoir être mis en œuvre sans tarder et à moindre coût. Dans la situation d'urgence actuelle, il importe d'investir avec clairvoyance et de repenser la gouvernance des transports à l'échelle métropolitaine.

Ce scénario s'appuie sur trois principes :

#### Interconnecter tous les modes de déplacement

Un **maillage interconnecté** de l'ensemble des réseaux de transport, y compris le réseau autoroutier, permet d'optimiser la mobilité dans tout le Grand Paris. Il recherche la combinaison la plus efficace – techniquement, socialement, durablement – de différents modes de transport insérés dans la réalité des territoires.

#### S'appuyer sur l'existant

Le scénario s'appuie pour une large part sur **les réseaux existants, ferroviaires et routiers**, ainsi que sur les projets déjà adoptés et financés. Il augmente leur efficacité en les remodelant en partie, en les cadencant, en les complétant là où il faut. Cela facilite la réalisation effective, plus rapide et à moindre coût, des nouvelles lignes projetées, qui passent autant que possible à **l'air libre** pour mettre en scène la découverte du paysage métropolitain.

#### Desservir tous les territoires

Le système dessert tous les territoires sans exclusion avec **trois échelles de vitesse** : un maillage fin de bus et de tramways pour irriguer les quartiers, sans oublier le métro parisien ; quatre nouvelles lignes dont trois tangentielles pour compléter le réseau métropolitain des RER et des Transiliens, et des transports en commun sur les autoroutes ; trois nouvelles lignes ferroviaires en rocade à grande capacité et à grande vitesse maillées avec sept lignes radiales repensées, ainsi qu'avec les autoroutes, le réseau TGV et les aéroports.

**55 gares de correspondance** coïncident avec des lieux à fort potentiel d'habitat, d'emplois ou particulièrement emblématiques.

Ce scénario avancé accueille et fédère les différents projets en les resituant dans la réalité des territoires face aux enjeux du Grand Paris. Il est ouvert au débat, **évolutif** et a vocation à être **discuté, partagé et amendé** par tous, acteurs institutionnels comme habitants. Il correspond à une méthode rapportée aux enjeux du Grand Paris.

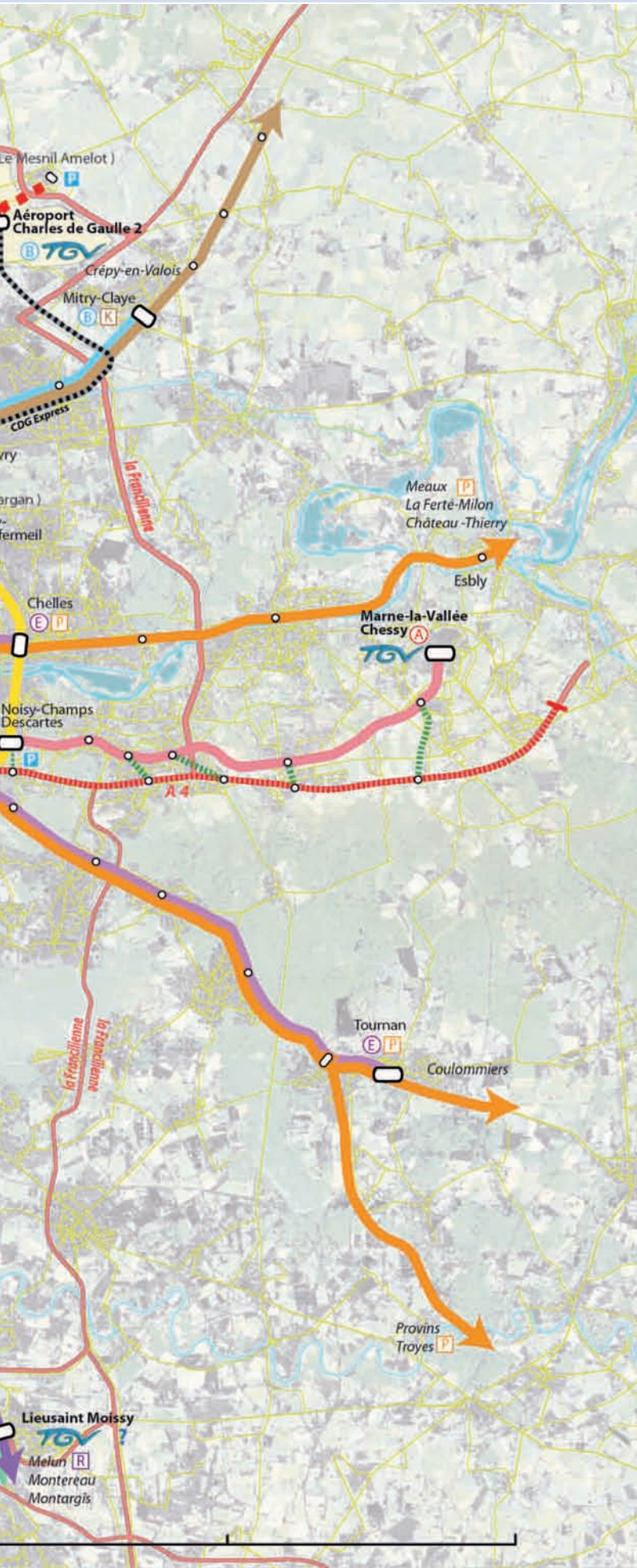


Vers un Grand Système Métropolitain

0 10 km

© AIGPPAU 23/11/10

# Scénario de mise en cohérence des infrastructures



## 1. Les lignes existantes

Le maillage actuel s'appuie sur 5 lignes de RER, 8 lignes de Transiliens ainsi que sur les réseaux de bus (1483 lignes), de transports en site propre, de tramways, et des 14 lignes du métro parisien dans la zone centrale.

- RER A Marne-La-Vallée et Boissy-St-Léger / Cergy et St-Germain en Laye
- RER B Saint Rémy-Les-Chevreuses / Aéroport CDG et Mitry-Claye
- RER C Saint-Martin-d'Etampes et Dourdan / Invalides
- RER C2 (La Verrière) - St-Quentin-en-Yvelines / Les Ardoines et Pontoise
- RER D Melun et Corbeil / Creil
- RER E Chelles et Tournan / La Défense
- Transilien H Pontoise, Persan-Beaumont et Luzarches / Gare du Nord
- Transilien J Mantes-La-Jolie, Nanterre-Université et Gisors / Saint-Lazare
- Transilien K Crépy-en-Valois / Gare du Nord
- Transilien L Saint-Nom-La-Breche, Versailles Rive Droite et Cergy / Saint-Lazare
- Transilien N Rambouillet et Houdan / Gare du Nord
- Transilien P Coulommiers et Troyes et Meaux / Gare de l'Est
- Transilien R Melun / Gare de Lyon
- Transilien U La Verrière / Saint-Lazare
- Lignes de bus existantes
- Tramways, TCSP et BHNS
- Métro Parisien
- Emprise petite ceinture

## 2. Les lignes déjà programmées (2015-2017)

Plusieurs lignes de tram-train et de tramways sont programmées en 2012-2017 pour améliorer les dessertes locales.

- Versailles / Cergy / Pontoise *Tram-Train Ouest (Emprise Grande ceinture)*
- Mantes-la-Jolie / Evangile *Prolongement d'Eole à l'Ouest*
- Sartrouville / Le Bourget *Tram-Train Nord (Emprise Grande ceinture)*
- Evry / Versailles *Tram-Train Sud (Emprise RERC et routes)*
- Tramways, TCSP et BHNS ... *Plan de mobilisation région + lignes complémentaires*
- Aéroport CDG Express *Projet en cours*

## 3. Les nouvelles lignes à haute capacité (2020)

Le réseau de desserte cadencée des RER et Transiliens est complété par quatre nouvelles lignes (trois en rocades autour de Paris, une transversale : ligne 14), ainsi que par trois lignes de transports en commun en site propre sur les autoroutes (A4, A86 sud, A14). Une liaison directe Montparnasse-Gare du Nord complète le maillage.

- Aéroport du Bourget / Clichy / Noisy Champs / Champigny *Tunnel*
- Champigny / Villejuif / Saint-Cloud *Tunnel*
- La Défense / Pleyel / Bobigny *Tunnel*
- Orly / Pleyel *Ligne 14 à prolonger*
- Montparnasse / Gare du Nord *Tunnel à créer*
- TCSP sur Autoroutes *Emprise A4, A86, A14...*

## 4. Trois nouvelles lignes express (2018)

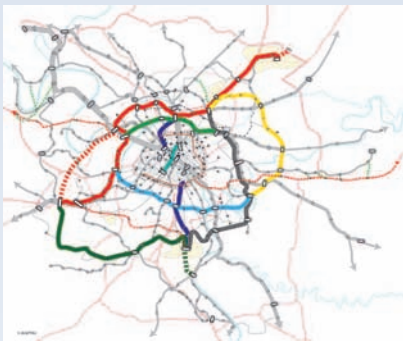
Trois nouvelles lignes de rocades aménagées à l'air libre sur des infrastructures existantes se maillent avec les lignes radiales à grande vitesse pour relier 28 pôles d'échange, les gares TGV – dont 4 à 6 nouvelles – et les aéroports.

- Versailles / La Défense - Nanterre / Le Bourget / Roissy CDG / (Le Mesnil Amelot) *Emprise Ligne U (à terme, possible tunnel ferroviaire) + Emprise A86 + Emprise A1*
- Le Bourget / Val-de-Fontenay / Orly *Emprise Grande Ceinture*
- (Juvisy) / Orly / Saclay / *Emprise RER C + air libre*

## Les lignes existantes programmées à court terme



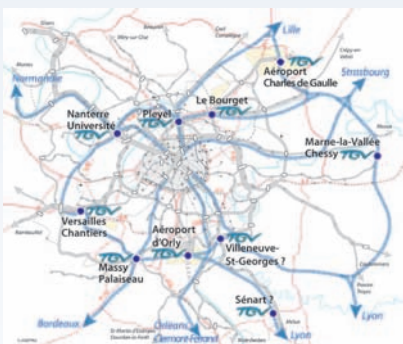
## Les nouvelles lignes proposées



## Les emprises des nouvelles lignes



## Le nouveau maillage des TGV



## Dès demain, pour demain

L'amélioration de la mobilité ne peut attendre. Très vite, il est possible d'améliorer l'exploitation des lignes existantes et de mettre en place des systèmes de desserte (par exemple des autobus en site propre) qui préfigurent les nouvelles lignes. Le système se renforcera au fur et à mesure des investissements. Le réseau doit prendre en compte les innovations en matière de transports de personnes et de partage de l'information. D'ores et déjà des systèmes légers et flexibles pourraient être mis en place pour le compléter.



## Performances

Le coût de mise en oeuvre de ce système doit être appréhendé globalement, au regard de son efficacité et de sa capacité d'irrigation du territoire du Grand Paris. Il faut aussi en mesurer les avantages en termes de délais de réalisation et de développement économique et social.

Cette proposition est le fruit d'un travail collectif mené au sein de l'Atelier international du Grand Paris par son Conseil scientifique composé des 10 équipes d'architectes-urbanistes retenues pour la consultation internationale de 2008 sur « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » : Djamel Klouche, L'AUC - Roland Castro et Silvia Casi, Atelier Castro-Denissof-Casi - Yves Lion, Groupe Descartes - Antoine Grumbach et Associés - Richard Rogers, Rogers Stirk Harbour + Partners, LSE, Arup - Finn Geipel + Giulia Andi, LIN - Winy Maas, MVRDV avec ACS et AAF - Jean Nouvel [AJN], Jean-Marie Duthilleul [AREP], Michel Cantal-Dupart [ACD] - Atelier Christian de Portzamparc - Bernardo Secchi et Paola Vigano Studio 10.