

Le projet du Grand Paris

Les +

- la ligne bleue reliant les deux aéroports à Paris et entre eux emporte le consensus. D'ailleurs, le projet Arc Express, en revoyant sa copie dans le cadre de ce débat, a repris l'idée, c'est dire.
- la ligne rouge reprend en grande partie dans son tracé nord et sud les propositions du projet Arc Express. Même le maillage de gares, suffisamment fin, ne pose pas de réel problème. Un consensus est donc possible.
- la ligne rouge désenclave partiellement la grande banlieue est qui en a bien besoin.

Les -

La ligne rouge souffre de ne pas être dédoublée et d'être incomplète.

- le tracé délaisse la proche banlieue-est, pourtant densément peuplée et ne disposant que d'axes de transports radiaux vers Paris. Une partie de la branche du RER E entre Nogent et Pantin (ou la tangentielle nord en projet entre Champigny et Bezons, et longeant en grande partie le tracé du RER E) et l'extension du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Montreuil ne suffiront pas à satisfaire les besoins de la population, aussi bien en termes de destinations que de rapidité. Irriguer cette partie de l'agglomération en proposant un autre axe de transport tangential complémentaire me paraît indispensable.
- la ligne comporte peu de gares entre Champigny et Le Bourget. On se doute bien que l'on a voulu placer une gare à Clichy-sous-Bois comme un symbole de la lutte contre l'exclusion, comme une politique d'aménagement du territoire visant à ne plus revoir les émeutes de 2005, puisque c'est là que tout avait commencé. Mais vu le nombre réduit de gares, cela répondra-t-il aux besoins de la population ? La remarque vaut aussi pour les autres communes du grand Est sur le tracé du Grand Paris. Les cartes des migrations pendulaires de ces communes montrent bien que la population travaille dans l'espace Est de la région francilienne, et non du côté de La Défense et de l'ouest en général. Logique, vu la proportion moindre de cadres dans cette partie de la région. Elle a donc besoin pour cette ligne d'un maillage plus fin afin de réellement désenclaver la population et lui permettre d'accéder plus facilement à ces lieux de travail. Ensuite, il lui faudrait être plus facilement relié à Paris, ce qui est loin d'être la panacée lorsque l'on s'éloigne du RER E. La rocade rouge à l'Est doit servir à transporter avant tous les habitants de l'Est dans leur environnement « proche ». Le projet du RER E étant d'être prolongé à La Défense, les correspondances permettront à ceux qui doivent aller à l'ouest de la région de s'y rendre plus rapidement. La ligne verte est la plus critiquable. - on a bien compris que le but de cette ligne était de relier l'aéroport d'Orly au quartier de La Défense sans

passer par Paris. Ce qui est plutôt pertinent sur le papier. Mais le tracé vert est-il pertinent et économiquement viable si on veut passer par Palaiseau, Saclay et Versailles ? Pas vraiment d'un point de vue temps en tout cas. Selon les documents mis à notre disposition, la ligne verte relierait Orly à La Défense en 34 minutes (en imaginant que l'on ne rajoute pas de stations sur la ligne, ce qui me semble improbable, même à long terme). Or, si depuis Orly on prend la ligne bleue pour prendre la correspondance à Villejuif (7 minutes) et prendre ainsi la ligne rouge pour aller à La Défense (19 minutes), on fait alors le trajet Orly / La Défense en 26 minutes auxquelles on doit ajouter le temps de la correspondance (au pire, disons 10 minutes, ce qui nous ferait un total de 36 minutes). Bref, la ligne verte nous ferait gagner en théorie 2 minutes de trajet ! Certes, c'est avec plus de confort puisque sans correspondance, mais honnêtement, vu le prix que cela va coûter, ce n'est pas très rentable ! Surtout si la demande de transport entre les stations intermédiaires est modeste en comparaison.

- le tracé ne se justifie pas à Saclay, au vu du trafic pendulaire actuel insuffisant en direction de ce bassin d'emplois par rapport à l'investissement demandé. A l'heure actuel, ce n'est pas du tout rentable, or c'est quand même l'argent de tous les Franciliens qui sera dépensé. A mon sens, il s'agit plutôt ici d'une volonté politique que d'une nécessité économique de relier Saclay à ce réseau. Prévoir une rentabilité sur un possible développement économique et démographique autour de cette station pour justifier cette dépense est encore hasardeux à mon sens, ni forcément souhaitable. Mieux vaudrait développer les transports du plateau de Saclay directement vers Paris pour assurer la poursuite de son développement. Pour les axes complémentaires, le tramway me semble plus raisonnable en termes de retour sur investissement. De plus, il me paraît souhaitable d'éviter de poursuivre l'extension urbaine de l'agglomération parisienne (qui ne fait qu'allonger les temps de déplacements et ne freine en rien la honteuse spéculation immobilière dans le reste de l'agglomération qui rendent les prix de l'immobilier inaccessibles pour la majorité), et préférer la densification du préexistant. D'un autre côté, il faut bien avouer que sans Saclay, on se retrouve avec un doublon du RER C entre Versailles et Massy. Bref, de l'argent gaspillé ?

- le tracé à Versailles-Matelots est surprenant. Quid des correspondances qui permettent de relier facilement la gare à Paris ? Il se confronte ici la volonté politique d'aménagement du territoire (et encore, sur des projections) face aux besoins actuels de la population locale. Les commentaires précédents indiquent régulièrement d'ailleurs que la gare Versailles-Chantiers serait une gare plus appropriée, puisque reliée au RER C.

- le tracé entre La Défense et Versailles comportent insuffisamment de stations : deux stations à Nanterre et Rueil-Malmaison, c'est insuffisant. Vouloir la rapidité, oui. Mais si elle ne sert qu'à peu de gens, quel intérêt ? Car si on doit prendre des correspondances de bus (dissuasif, surtout si les bus sont souvent coincés dans les embouteillages) pour accéder à l'unique gare de la commune, les gens préféreront continuer de prendre leur voiture. Il faudrait donc à mon sens doubler le nombre de stations prévues à Nanterre et à Rueil-Malmaison, qui sont quand-même de grandes communes, aussi bien en termes de superficie que de tailles de population. Il faut s'attendre aussi que les élus et les habitants des communes moins peuplées mais riches entre Rueil-Malmaison et Versailles réclament leur gare (maintenant, est-ce que cela se justifie d'un point de vue

rentabilité économique, je ne sais pas). Des espaces sont oubliés dans ce grand projet.

- le tracé du Grand Paris délaisse la commune d'Argenteuil (+ de 100.000 habitants !) en Seine-et-Oise. Or, malgré la station de gare du RER C, on ne peut pas dire qu'ils soient bien pourvu en transports en commun ni correctement reliés au reste de l'agglomération. Le projet du Grand Paris aurait pu participer au désenclavement relatif de ce bassin de population et d'emplois. Il n'est donc pas étonnant que le maire de Sannois ait proposé de prolonger la ligne rouge pour terminer la boucle avec les stations de Bezons, Argenteuil, Sannois, Soissy, Groslay et Garges-Sarcelles...

http://www.dailymotion.com/playlist/xfu90_tkf_documents-pedagogiques#videoId=xfwj1h

- la grande banlieue sud-est est complètement mise à l'écart du projet. Les habitants de l'Essonne notamment se sentent totalement délaissés, et pourtant il y a aussi des besoins. 23 milliards d'euros pour une mise en service en 2023 !

- très cher (et encore, on ne compte pas les dépassements de budget probables), alors qu'on nous demande actuellement de nous serrer la ceinture pour cause de restriction budgétaire, et pour dans trop longtemps, alors que les besoins sont pour maintenant. Et en plus cela ne répondrait pas à tous les besoins des franciliens vu la faiblesse du nombre de gares sur certains tronçons alors que tout le monde paiera.

Le projet Arc Express

Les +

- les tracés nord et sud sont un peu similaires au projet du Grand Paris. Un consensus est donc possible.

- un maillage de gares suffisamment fin, tous les 1,5 km en moyenne, pour satisfaire les riverains.

- un nombre assez important de correspondances avec le métro parisien, essentiel. Mais il faudrait prolonger quand même aussi quelques lignes de métros.

- 5,4 milliards (au minimum, en imaginant qu'il n'y ait pas de dépassement de budget, ce qui serait étonnant) pour les arcs nord et sud, pour une mise en service par étapes entre 2017 et 2020 (au mieux, s'il n'y a pas de retard, ce qui serait surprenant). C'est moins cher et pour plus tôt que le projet du Grand Paris.

Les -

- un tracé incomplet, surtout dans les parties est et ouest. Le projet n'est donc pas abouti. On sent que le projet concurrent du Grand Paris soutenu par notre

Président de la République Nicolas Sarkozy a obligé les investigateurs du projet Arc Express à se dépêcher un peu – ce qui n'est pas plus mal. Il faudra donc rajouter de l'argent pour les tronçons est et ouest. À 100 millions le kilomètre, cela fait 1 à 1,5 milliard à rajouter à la facture, soit un coût total de 7 milliards (3 fois moins que l'autre projet quand même).

- la grande banlieue est oubliée, alors qu'elle a aussi des besoins en infrastructures de transports. Depuis, la région et le STIF ont revu leur copie, mais il y a de quoi critiquer.

- la révision de copie de la région et du Stif, lorsqu'ils se sont rendus compte que les Franciliens de grande banlieue réclamaient aussi le métro, n'est pas toujours convaincante.

<http://www.iledefrance.fr/lactualite/transports/transports/arc-expressgrand-paris-la-base-dun-rapprochement/>

http://www.iledefrance.fr/uploads/tx_base/AE_compl_mentarit_.pdf

<http://www.iledefrance.fr/upcridf/transports2010/?xtatc=INT-12>

En effet : ° l'arc Grand Est rajouté en deuxième couronne a les mêmes défauts que celles du Grand Paris : trop peu de stations. ° la liaison des trois aéroports entre eux par une même ligne de métro n'est pas envisagée par souci d'économie : l'aéroport Charles-De-Gaulle et Le Bourget seraient reliés par un RER B bis (ou CDH Express) mis en place en 2012 (c'est rapide, moins cher, et ça se base sur de l'existant), tandis que l'aéroport de Roissy serait relié par le prolongement de la ligne 14 (ou 7, ils hésitent encore). Mais est-ce pertinent de ne pas relier par une même ligne les différents aéroports ? La liaison avec La Défense doit se faire avec une correspondance sur l'Arc Express. Est-ce pertinent pour le monde des affaires ? Il y a-t-il un gain de temps appréciable ? De plus, il n'y a pas de liaison francilienne nord-sud par la ligne 14 dépassant Saint-Denis. Est-ce que cela sera suffisant pour délester le RER B ? L'absence de liaison directe entre les deux aéroports pose-t-il un problème ? Bref, beaucoup de questions que demandent des réponses par des études plus poussées. ° les tangentes nord et ouest sont déjà plus intéressantes, puisque se basant sur des projets de modernisation et donc sur de l'existant, et donc moins cher, mais elles ne sont pas en interconnexion avec La Défense, ce qui est quand même le but souhaitable. Là encore, la région n'innove pas et ne fait que communiquer sur ce qu'elle avait déjà prévu, sans pour autant répondre aux problématiques de desserte de La Défense renforcée pour alléger les RER et le trafic intra-muros. Au final, Le projet du Grand Paris se met avant tout en tête de faire de l'aménagement du territoire, sans forcément tenir compte des besoins des habitants actuels (pas assez de stations notamment sur certains tronçons). Il est amusant de voir que la politique de rééquilibrage régional a désormais changé, car si le projet parle toujours de favoriser la création d'une mégapole polycentrique, elle ne se base plus sur les villes-nouvelles planifiées dans les années 60 mais sur les pôles économiques ou les hubs actuels. En soit, c'est plus logique. Mais vu les tracés et le faible nombre de stations proposés, cela ne peut qu'accroître les déséquilibres est-ouest (les Hauts-de-Seine étant encore favorisés) et centre-périphérie (favorisant l'étalement de la ville et non sa densification, sans être certains que les sièges sociaux des entreprises migrent /

s'installent vers la grande banlieue sur les parcours proposés, ni que cela puisse provoquer une synergie entre ces pôles). Vu les coûts proposés, en période de restriction budgétaire, l'intérêt est très relatif et pas forcément pertinent. Tout n'est toutefois pas à exclure : on retiendra la liaison unique entre les aéroports et les gares, des rocade pour permettre de se rendre à La Défense sans passer par Paris afin de soulager les RER, une rocade qui dessert enfin la grande banlieue est...

Le projet Arc Express semble plus raisonnable en termes de coût et de délai, et plus pertinent en termes d'attentes des habitants riverains de la première couronne. Mais il convient qu'il soit complété par des propositions du Grand Paris, tels ceux-cités plus haut.

De tout ceci, j'en retiens quelques propositions : Il faudrait quand même d'abord améliorer l'existant ! C'est-à-dire :

- appliquer les plans prévus par la région de modernisation des différentes lignes de RER. De nouvelles rames à deux étages pour le RER A est-il possible ? Car cela ajoutera de la place dans les wagons. Sur cette ligne, cela ne serait pas du luxe. D'autant qu'une rocade Grand Est accroîtra sa fréquentation.

- accomplir au plus vite le prolongement à l'ouest de la ligne E vers la Défense et au-delà, pour soulager le trafic de la ligne A.

- percer au plus vite une deuxième voie entre Gare de Lyon et Gare du Nord, la voie unique partagée entre les deux lignes B et D entre Châtelet et Gare du Nord étant sources de problèmes. Cela serait très coûteux, certes, mais oh combien utile et bénéfique pour fluidifier les trafics des lignes B et D, car la diminution du nombre de train en heure de pointe dans ce passage et l'arrêt de changement de conducteur du RER B à Châtelet n'y suffiront pas.

Ensuite, effectivement, il faudrait créer ces nouveaux axes de transport, c'est-à-dire :

- réaliser l'arc express qui répond à un réel besoin de la population de la proche couronne, d'autant que cela participerait à soulager les RER B, C et D.

- prolonger autant que possible les lignes de métro jusqu'à cet arc express, pour favoriser les correspondances. Parmi ces prolongements, le plus important serait le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly au sud et jusqu'à Saint-Denis au minimum au nord, afin de délester les lignes RER C et de métro n° 13.

- réaliser une rocade reprenant la rocade Grand Est entre Champigny et le Bourget, permettant aux populations voulant aller vers les bassins d'emplois locaux ou vers Paris mais vivant entre deux gares de RER A et E de facilement rejoindre les correspondances. Un maillage relativement fin du territoire en implantation de gares doit être réalisé pour la desserte de l'espace local.

Se pose quand même quelques questions :

- se pose ainsi le problème du prolongement de la ligne 14 vers Le Bourget et l'aéroport Charles De Gaulle. Certes, cela revient à faire doublon avec le RER B, ce qui est donc plus onéreux. Mais il me semble que relier ensemble par une même ligne tous les aéroports et les grandes gares parisiennes grâce à la ligne 14 serait une bonne chose.

- de même, le raccordement des aéroports à La Défense sur une même ligne sans correspondance est-il pertinent ? Les acteurs économiques disent tous oui. En même temps, j'imagine mal les grands hommes d'affaires prendre le métro. Donc, s'il y a une seule petite correspondance... A débattre, car c'est ce qui va coûter le plus cher : réaliser des arcs de grande ceinture francilienne au nord, à l'ouest et au sud de Paris qui relient les aéroports avec La Défense...