

## Observations sur le scénario de mobilité de l'Atelier International du Grand Paris

Comme si la confusion n'était pas déjà suffisante avec la confrontation entre le réseau du Grand Paris (le Grand Huit), projet de l'Etat et Arc Express, projet de la Région, un troisième schéma est proposé à la demande du Président Nicolas Sarkozy par 10 architectes de renom réunis au sein de l'Atelier International du Grand Paris.

Pouvait-on attendre de la part d'architectes peu au fait des questions de transport un projet adapté aux enjeux de la région ? Non sans doute, mais comme certains prétendent que ce projet réussit la synthèse tant souhaitée du Grand Huit et d'Arc Express (cf contribution de Benjamin Thominet du 24/11/2010), il n'est pas inutile de l'examiner.

Une première constatation d'abord : nos « grands architectes » ne soutiennent plus le « grand tram », panacée universelle dont ils vantaient le caractère ludique à défaut d'en démontrer la faisabilité et l'efficacité. L'époque n'est plus à la figure postmoderne du nomade voyageant pour son plaisir en contemplant le paysage urbain de sa fenêtre du tram. La dure réalité est de retour où il faut soulager les misères des usagers des transports publics entassés dans des trains bondés.

Le métro souterrain fait désormais partie du projet des architectes qui proposent de prolonger la ligne 14 et qui reprennent à peu près les sections sud et nord d'Arc Express (lignes bleu pâle et verte). Encore un petit effort et ils découvriront la rocade Arc Express dans sa totalité !

Il y a beaucoup à dire en revanche des autres lignes qui évoquent plus le bricolage qu'un projet cohérent de transport et d'urbanisme.

Commençons par la ligne verte qui n'est qu'une branche de la ligne C du RER arrêtée à Orly. Cette branche ne supporte aujourd'hui qu'un trafic très modeste ; son interruption à Orly ne pourrait que le réduire un peu plus.

La réouverture de la grande ceinture Est (ligne grise) est un vieux projet maintes fois évoqué depuis 30 ans au moins. Il faut savoir qu'elle supporte toujours un trafic de marchandises et que l'insertion de services voyageurs nécessite sur plusieurs sections l'installation de voies nouvelles avec élargissement de l'emprise. La signalisation est à refaire, des protections phoniques à installer et des gares à créer avec leur voirie d'accès. Mais surtout, il faut souligner que cette infrastructure est très mal située pour desservir la population et que la reconversion de voies de triage, d'entrepôts et d'usines en nouveaux pôles urbains serait difficile (dépollution, attractivité faible de ces secteurs comparés à d'autres plus proches de Paris et/ou moins dévalués).

La ligne rouge est la plus problématique de toutes. Couplée avec A1 et A86, elle est mal située entre Roissy et Nanterre où sa zone d'influence se limite principalement aux implantations logistiques inhabitées et peu génératrices d'emplois rapportés à la surface occupée. Couplée avec la ligne U entre la Défense et Versailles, elle vient redoubler la desserte SNCF existante et le tram T2. Arc Express évite bien entendu cet écueil en desservant les quartiers encore à l'écart des transports publics de masse de Nanterre, Rueil-Malmaison et Saint-Cloud. Inefficace en terme de service rendu, la ligne rouge apparaît aussi très difficile à réaliser, notamment sur les sections d'autoroute en viaduc et entre A B6 et la grande arche de la Défense. Enfin, elle viendrait perturber un peu plus l'exploitation des lignes SNCF du faisceau Saint-Lazare en direction de Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.

La proposition de liaison souterraine à grand gabarit entre la Gare du Nord et la gare Montparnasse est inattendue. Il y a vingt ans la SNCF proposait de relier la gare Saint-Lazare à la gare Montparnasse, ce qui avait tout de même pour mérite de soulager la ligne 13, la plus critique du métro parisien. Si cette liaison intergares est destinée à faire circuler des TGV, on

peut imaginer qu'il y a d'autres solutions de contournement périphérique plus économiques. Si c'est pour soulager le métro, c'est sans doute très peu efficace. C'est un projet à plusieurs milliards d'euros (plus cher que l'extension de la ligne E à la Défense car il y aurait deux gares nouvelles à construire). Beaucoup plus modeste et beaucoup plus utile serait le doublement du tunnel emprunté par les lignes B et D du RER entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord. Faire sauter ce goulet d'étranglement du RER permettrait d'accroître de 50 % la capacité de la ligne B, aujourd'hui saturée, et de mettre fin au partage des sillons entre les lignes B et D qui est une cause majeure des perturbations quotidiennes de l'exploitation de ces lignes.

Reste la suggestion de réserver un site propre pour autobus sur certaines autoroutes. Les réalisations dans ce domaine sont rares à ma connaissance, en dehors de Madrid où depuis plus de 10 ans un tel système fonctionne convenablement (deux voies réservées aux autobus et au covoiturage, réduites à une seule voie réversible sur la partie terminale, strictement réservée aux autobus). Il faut toutefois souligner :

- qu'il est plus aisé d'utiliser, comme à Madrid sur la majorité du site propre, un espace laissé libre sur l'emprise de l'autoroute que de convertir des voies existantes en voies réservées aux autobus,
- que les voies réservées doivent acheminer (au moins aux heures de pointe) autant de voyageurs qu'une voie autoroutière, soit environ 2000 passagers/heure, ce qui nécessite le regroupement de plusieurs lignes de bus desservant les communes environnantes et une action vigoureuse en faveur du covoiturage,
- que les terminus de bus aux portes de Paris, en bonne correspondance avec le métro et le RER, peuvent s'avérer difficiles à implanter,
- que le trafic attendu est sans commune mesure avec celui d'un RER (10 fois moins sur A4 par exemple que sur la branche Marne-la-Vallée du RER A).

Cela dit, cette suggestion des architectes mérite d'être étudiée, au moins sur A4.

Jean Vivier

Conseiller scientifique de l'Union Internationale des Transports Publics, ancien chef des services d'études, retraité de la RATP