

CONTRIBUTION

Projet de transport du Grand Paris

Présidence : Jean-Yves DURANCE

L'association des utilisateurs de La Défense (AUDE), fait entendre la voix du monde économique et des utilisateurs de bureaux, de commerces et d'hébergements touristiques dans les débats qui portent sur le territoire **de La Défense** élargie.

L'association fédère aujourd'hui près de **60 grandes entreprises** et de groupes industriels de premier plan, utilisateurs et propriétaires, qui occupent près de **1,8 millions de m²** sur le territoire ainsi que dans les communes limitrophes et accueillent plus de **140 000 salariés**. Force de proposition, AUDE rencontre l'ensemble des acteurs concernés : élus, administrations, relais d'opinion et intervient sur les principales problématiques de ce pôle majeur d'attractivité économique de rayonnement international dont elle entend, **valoriser, pérenniser les atouts** et accompagner le **développement**.

Depuis plusieurs années, AUDE a attiré l'attention des pouvoirs publics sur la nécessaire mise en cohérence de la dynamique d'un développement maîtrisé du premier quartier d'affaires européen, avec les indispensables améliorations à apporter à son accessibilité et à sa **desserte par les transports publics**.

AUDE souhaite apporter une contribution au débat public sur le **projet de transport du Grand Paris** dans la mesure où cette réalisation, concerne directement le territoire de La Défense élargie.

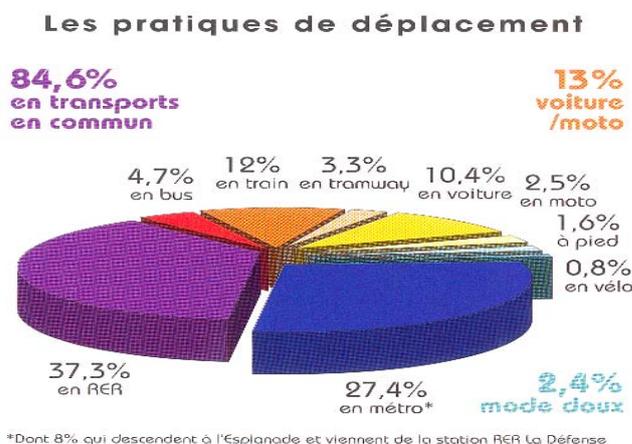
1 .Les transports publics à La Défense : situation actuelle, perspectives et enjeux.

1.1. Une situation des transports publics très préoccupante

Le pôle multimodal de La Défense est, avec près de 450 000 voyageurs journaliers, un **pôle de transport majeur**. Le volume des activités, équipements et résidents implantés sur le territoire de La Défense élargie génère des flux très importants de déplacements **assurés à près de 85%** par le réseau de transports collectifs, principalement la **ligne A du RER** et la **ligne 1 du métro**.

Ces lignes connaissent un **état de saturation** extrême et ne permettent plus d'acheminer les voyageurs dans des conditions normales de fiabilité, de confort et de sécurité. Cette situation se traduit par de multiples incidents et perturbations d'exploitation qui touchent les utilisateurs et ont des répercussions sur l'activité des entreprises.

Les améliorations envisagées à court terme (généralisation du matériel à étage sur le RER A, meilleur cadencement des trains, renforcement des fréquences aux heures creuses, prolongement du tramway T2, automatisation de la ligne 1 du métro...) sont indispensables mais n'apportent pas des réponses à l'échelle des problèmes rencontrés et encore moins à la mesure de la dynamique actuelle et future d'un développement maîtrisé du pôle de La Défense.



Enquête transport-Etude EPAD 2007

Aude a de longue date attiré l'attention des pouvoirs publics sur les conséquences dommageables de cette situation et proposé des solutions, notamment infrastructurelles, pour durablement y remédier. A cet égard, la décision de prolonger à l'ouest la **ligne E du RER via La Défense**, projet que l'association a constamment appelé de ses vœux, figure en **première priorité**. Cela étant, la synergie avec d'autres projets structurants

qui concernent également La Défense, doit être recherchée. Au nombre de ceux-ci, le **réseau de transport du Grand Paris**, dont AUDE soutient le principe, figure en bonne position.

1.2. Une dynamique de développement déjà bien engagée



La dynamique indispensable qui doit soutenir l'activité du quartier d'affaires de La Défense élargie et la poursuite de son développement dans la mise en œuvre du plan de relance 2006, se concrétise par les opérations d'aménagement en cours sur le secteur couvert par l'EPADESA. Ces opérations, déjà largement engagées, vont se poursuivre et généreront d'ici à 2025 près de **90 000 emplois et attireront 40 000 habitants supplémentaires**, ce qui aura pour conséquence prévisible un accroissement de la **demande journalière de déplacement en transport public de +44%**. Au-delà des mesures d'amélioration à court terme déjà engagées par les pouvoirs publics, Aude considère que, **pour satisfaire aux enjeux fondamentaux du développement de La Défense**, toute nouvelle

infrastructure de transport doit accompagner ce plan et se donner comme objectif prioritaire de contribuer à « sécuriser » la nouvelle demande de déplacement qu'il génère. Cet objectif, qui a prévalu dans les recommandations d'Aude pour appuyer le prolongement de la **ligne E du RER**, doit également être privilégié pour le **projet de transport du Grand-Paris**. Il s'agit de renforcer la desserte en transport public de La Défense élargie, mais au-delà, d'en **élargir l'accessibilité** à l'agglomération francilienne dans l'ensemble de ses territoires.

2. Des enjeux de développement qui concernent toute l'Ile-de-France

2.1. Une vision globale à long terme du développement économique et urbain

Dans la logique du développement durable impulsée par les autorités publiques et l'incitation à utiliser davantage les transports publics, Aude se retrouve bien dans la **vision économique ambitieuse** et de long terme que sous-tend ce projet. Elle considère qu'il est non seulement utile pour La Défense, mais qu'il est essentiel au fonctionnement de l'Ile-de-France tout entière comme vecteur d'un développement équilibré de ses territoires, par la mise en relation des pôles régionaux majeurs comme Roissy, Le Bourget et Saint-Denis (Carrefour Pleyel) au nord, le cluster scientifique et technologique de Saclay au sud ainsi que le secteur d'Orly Rungis, celui de la Vallée scientifique de la Bièvre et des bio technologies, la Cité Descartes à l'Est et naturellement le pôle économique et financier majeur qu'est la Défense.

2.2. Des questions qui pour AUDE sont à traiter en priorité

Cela étant, Aude tient à rappeler l'importance particulière qu'elle attache en priorité :

- au renforcement de l'axe de transport majeur Est – Ouest en commençant en **priorité par l'extension de la ligne E du RER à l'Ouest** à La Défense et au-delà, projet qui fait consensus et sur lequel AUDE vient de se prononcer dans le cadre de la commission particulière de la CNDP ;
- à la connexion directe du secteur de La Défense aux aéroports franciliens par des liaisons rapides, voire dédiées pour certaines ;
- à l'amélioration de l'accessibilité aux lignes à grande vitesse actuelles et futures ;
- au maillage et à la complémentarité avec les transports collectifs existants comme ceux en projet qui concernent également La Défense, en particulier les lignes de rocade Arc Express et Grand Paris.

2.3. Les principales interrogations soulevées par le projet actuel

Sans remettre en cause l'économie générale sous-tendue par le projet, celui-ci, dans sa configuration actuelle amène à s'interroger sur la pertinence de certaines de ses caractéristiques. En particulier, s'agissant de la

structure du réseau proposé constitué de deux boucles qui s'articulent autour d'un axe central (la ligne 14 prolongée en ses deux extrémités) :

- Aude souhaiterait avoir des garanties sur la capacité de la ligne 14 à absorber un trafic de l'ordre de celui annoncé (40 000 voyageurs/heure) et sur les éventuelles mesures complémentaires envisagées pour pallier une éventuelle saturation. Cette ligne revêt en effet dans le scénario proposé un caractère « stratégique » pour le fonctionnement du réseau et, au-delà, pour le système de transport public francilien dans son ensemble.
- Aude considère que la liaison projetée pour desservir l'aéroport Charles de Gaulle (prolongement de la ligne 14) ne saurait se substituer au projet de ligne dédiée, le « CdG express » dont il réaffirme l'intérêt.
- s'agissant de la liaison entre La Défense et Saint-Denis (carrefour Pleyel), Aude marque sa préférence pour le tracé sud desservant au mieux les centres urbains d'Asnières et de Gennevilliers, dont en particulier le secteur des Grésillons qui est le siège d'une importante opération de reconversion urbaine.
- Aude observe que la liaison envisagée entre La Défense et le plateau de Saclay représente, du fait de sa longueur (36 km), un investissement important en regard d'un trafic qui restera faible pendant de nombreuses années. Le choix d'un mode de type métro est-il le mieux adapté à ce type de desserte ? On peut en douter si l'on considère la nature même du trafic (de pôle à pôle) et la faiblesse de la densité en population et emplois autour de la ligne. Aude considère nécessaire d'étudier des solutions alternatives, moins onéreuses, tout en reconnaissant l'intérêt de relier dans de bonnes conditions le plateau de Saclay à l'agglomération centrale.

*Cela étant, Aude tient à **souligner la cohérence d'ensemble du projet de transport du Grand Paris** qui relie entre eux des pôles économiques à des clusters, lieux où doivent se trouver réunis pour une meilleure synergie, centres de recherche, universités et entreprises relevant de secteurs d'activité porteurs de forte croissance économique (les pôles de compétitivité).*

3. La synergie avec d'autres projets de transport

Ce projet devra assurer une bonne coordination avec les autres projets régionaux structurants qui concernent également La Défense et dont AUDE soutient le principe :

- l'extension à l'ouest de la **ligne E du RER**
- le réseau de métro automatique de rocade dit « **Arc Express** » ;
- la future **ligne à grande vitesse** (LGV) desservant la **Normandie** comportant une gare de correspondance à Nanterre avec le prolongement du RER E;

S'agissant plus précisément d'**Arc express** qui présente des similitudes avec le projet du Grand Paris, bien qu'offrant des fonctionnalités différentes, Aude observe que les deux projets se superposent sur certaines sections d'itinéraire et convergent en différents pôles dont celui de La Défense. Cette situation suppose de résoudre différents types de problèmes, en particulier ceux de :

- La compatibilité
 - des matériels roulants ;
 - des infrastructures dans l'optique d'une optimisation des chantiers pour les travaux souterrains à réaliser afin d'en limiter les coûts.
- L'inter modalité qui doit être favorisée au niveau des gares d'échange

*En tout état de cause, Aude souhaite que cette importante question de la coexistence de ces deux grands projets de rocade fasse l'objet de la part des maîtres d'ouvrage d'une **optimisation économique et fonctionnelle**, menée en étroite concertation avec tous les acteurs du territoire, avec comme principal objectif d'en maximiser l'intérêt au moindre coût pour la collectivité.*

4. Les préconisations de l'AUDE

4.1. L'implantation des gares

L'extension Ouest d'Eole via le quartier d'affaires, le projet de transport du Grand Paris, Arc Express et la réalisation de la liaison grande vitesse avec la Normandie passant par La Défense, posent la question de la connexion au niveau des gares de ces nouvelles infrastructures entre elles et avec le réseau existant.

Il est clair que l'importance des installations que cela suppose et la concentration en un même lieu de flux très importants de voyageurs milite plutôt pour une solution reposant sur deux pôles voisins, convenablement reliés, ayant chacun une vocation propre en terme de type de dessertes assurées : niveau régional, niveau national et international.

Les deux pôles entrant dans cette problématique sont naturellement « Grande Arche » et le secteur des « Groues », le lien entre les deux pouvant être **le prolongement de la ligne 1 du métro**.

*Aude souhaite que les études d'implantation soient activement poursuivies. Elle souhaite en particulier que soit étudié en priorité le **positionnement de la ou des gares d'Eole** à la fois en fonction des besoins et des possibilités techniques, en situant cette question dans une problématique plus large. Il s'agit en effet de desservir un ensemble particulièrement dense mais étalé sur plus de 3 km ce qui suppose **d'étudier globalement l'implantation de la ou des gares et la desserte interne de la zone**, avec l'objectif d'en rendre l'accès commode et rapide pour l'ensemble des utilisateurs.*

A ce stade, Aude considère que l'implantation des gares à La Défense devrait privilégier un dispositif d'ensemble comportant, en complément du pôle multimodal actuel « Cœur Défense » :

- une gare dans le volume existant **sous les « Quatre temps »** pour le projet du Grand Paris (et/ou d'Arc express dans l'hypothèse souhaitable d'une intégration des deux projets) offrant une correspondance aisée avec la gare multimodale actuelle de la Grande Arche ;
- une **gare sous le CNIT** pour la ligne E du RER, également en lien direct avec la gare multimodale actuelle de la Grande Arche, pour faciliter les correspondances avec la ligne A du RER, la ligne 1 du métro, le Transilien, les bus et le tramway T2. Cette gare devra être conçue pour gérer d'importants flux de voyageurs en privilégiant les aspects de sécurité et de fluidité.
- une **autre gare à Nanterre** pour le projet du Grand Paris afin de soutenir le développement du secteur des Groues, gare dont l'implantation devra tenir compte des connexions à assurer avec d'autres projets structurants comme le futur **LGV Normand** et l'éventuel prolongement de la **ligne 1 du métro**.

4.2. Le service et l'information des voyageurs

Le projet doit prévoir le déploiement d'un ensemble de dispositifs permettant une **information en temps réel de l'état du service**. Ce dispositif pourrait être relayé dans les grandes entreprises de La Défense et notamment informer le personnel de perturbations et proposer des solutions alternatives. Comme cela a été préconisé pour le projet d'extension de la ligne E du RER, Aude soutient l'idée d'un **PC d'information commun entreprises – transporteurs** au niveau du pôle de La Défense.

4.3. Le transport des marchandises

AUDE préconise que l'usage du réseau de transport du Grand Paris pour certains types de fret (marchandises, messageries...) et sur certaines liaisons devrait être envisagé et étudié en étroite concertation avec les acteurs concernés afin de tenir compte des spécificités de cette activité

5. Conclusion

Aude est globalement très favorable au projet de réseau de transport du Grand Paris dont il a de longue date soutenu le principe. Un tel projet en effet exprime une vision d'avenir en mettant en relation les principaux pôles de développement économique et d'innovation autour desquels devrait se structurer le territoire régional et ses liaisons avec les régions voisines à l'échelle du Bassin parisien.

*Cela étant, Aude considère que ce réseau ne doit pas remettre en cause les investissements déjà programmés pour améliorer l'existant et encore moins **retarder** le projet structurant **de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, opération qu'elle juge prioritaire**.*

Aude observe par ailleurs que les tracés des projets Arc Express et du Réseau de transport du Grand Paris présentent, dans le secteur de La Défense, une grande similitude. Elle considère impératif que les maîtres d'ouvrage recherchent une solution mettant un terme à cette « concurrence de projets ». Une telle synergie destinée à **optimiser cet ensemble en un projet global lui paraît indispensable** à rechercher. Il s'agit d'organiser une desserte par les transports publics à l'échelle de ce pôle majeur, compatible avec l'évolution des besoins du monde économique, et cela, au moindre coût pour la collectivité.