

Troisième partie

Arc Express

et les autres projets
de transport en Île-de-france





ARC EXPRESS AU COEUR DU PLAN DE MOBILISATION POUR LES TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

Épine dorsale du volet transport du projet régional dessiné par le projet de SDRIF, **Arc Express** occupe tout naturellement une place particulière dans l'ensemble des projets d'investissement de court et moyen termes appuyés et soutenus par la Région. En particulier, la forte volonté qui l'accompagne a été réaffirmée dans un document stratégique fixant le programme de réalisation des grands projets de transport structurants pour les 10 années à venir : le plan de mobilisation pour les transports publics en Île-de-France approuvé en conseil régional en juin 2009, d'un montant de près de 19 milliards d'euros, qui doit être financé par l'État, la région Île-de-France, la ville de Paris et les autres départements.

LE PLAN COMPORTE TROIS GRANDS VOLETS D'ACTION

Traiter l'urgence

Parmi les opérations prioritaires identifiées figure la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, projet sur lequel la concertation avec le public s'est tenue en janvier et février 2010. La mise en service de ce projet peut être envisagée pour 2017.

Figurent également toutes les opérations d'amélioration du réseau RER, notamment le RER B dans la partie Nord avec un lourd programme de réaménagement des infrastructures et de remplacement des rames et les RER C et D.

Citons enfin, toujours au titre des urgences, la rénovation du matériel roulant, notamment sur le RER A, et la mise en accessibilité des gares (sur ce dernier point un programme de 2 milliards d'euros a été adopté par le STIF en juillet 2009).

Ce volet « Urgences » a été chiffré à 7,3 milliards d'euros.

Accélérer les opérations nécessaires

Parmi les opérations à accélérer pour une amélioration d'ensemble du réseau figure la Tangentielle Nord, nouvelle ligne ferrée en rocade sur le territoire de la Seine-Saint-Denis (mise en service prévue à l'horizon 2014), avec des prolongements prévus à l'Est et à l'Ouest.

Figurent également de nombreux projets de tramway, tram-train, BHNS (Bus à haut niveau de service), et prolongements de métro dont certains sont d'ores et déjà en travaux (T1, T2, T3, T5, T6, T7 et T8) et d'autres en phase d'étude (prolongement du T1 à Val-de-Fontenay, tangentielle Ouest, Tram-Train Massy-Évry, débranchement du T4

De nombreux projets de tramway figurent au Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France



pour désenclaver Clichy-Montfermeil, Barreau de Gonesse entre les lignes B et D du RER et prolongement de la ligne 11 du métro de son actuel terminus de Mairie des Lilas jusqu'à Rosny-sous-Bois Bois-Perrier).

L'ensemble de ces opérations a été chiffré à 6,4 milliards d'euros.

Préparer l'avenir

Les grands projets d'avenir inscrits au Plan de mobilisation sont bien entendu **Arc Express**, pour lequel une première mise en service pourrait être envisagée à l'horizon 2017, ainsi que le prolongement du RER E vers l'Ouest en direction du Mantois.

Une enveloppe de 5,25 milliards d'euros est inscrite au Plan de mobilisation pour ce volet, enveloppe qui couvre, outre le prolongement du RER E, la réalisation de l'Arc Sud et d'une partie de l'Arc Nord du projet **Arc Express**.

L'ensemble du Plan de mobilisation a été chiffré à 18,95 milliards d'euros, montant qui n'intègre pas certaines opérations (financées dans le cadre des Contrats particuliers Région – Départements), ni le programme de renouvellement du matériel roulant sur le réseau actuel, qui s'imposera indépendamment de la réalisation du Plan.

La démarche a été portée devant le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, Monsieur Borloo, le 7 juillet 2008, qui s'est engagé à ce que des travaux soient menés avec son Ministère pour définir la participation financière de l'État à ce Plan.

Les collectivités franciliennes ont travaillé de concert avec la Région afin d'ajuster le contenu du Plan et l'articulation des projets qui y sont inscrits. La plupart des collectivités locales ont

délibéré, au cours de l'année 2009, sur leur participation financière à la réalisation de ces projets. Dans ce cadre, **Arc Express** a reçu un engagement fort des départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de la Ville de Paris. Cette dernière, bien que non directement impactée par le tracé d'**Arc Express**, a en effet toujours soutenu le projet, notamment à travers la Conférence métropolitaine qu'elle a initié avec les collectivités voisines de Paris.

Ces différentes délibérations sur le plan de mobilisation ont abouti à un protocole de financement pour **Arc Express** articulé comme suit :

- >> Région : 540 millions d'euros ;
- >> Départements (Ville de Paris, CG92, CG93 et CG94) : 360 millions d'euros.



LE PLAN DE MOBILISATION ET ARC EXPRESS, DES DÉMARCHES CONCERTÉES

À l'instar du plan de mobilisation, conçu comme une démarche concertée avec l'ensemble des élus franciliens, son projet phare, Arc Express, a été l'objet de nombreux échanges avec les collectivités concernées.

Les acteurs du territoire ont ainsi été informés régulièrement de l'évolution du projet, notamment par la diffusion de documents d'information.

Plus spécifiquement sur les arcs prioritaires (Sud et Nord), des rencontres ont été organisées au premier semestre 2009

avec tous les conseils généraux, les communes et communautés d'agglomération concernés par le tracé des corridors d'études.

Cette première phase de concertation avec les collectivités répondait à trois objectifs :

- > recueillir les avis des « territoires » au sens large ;
- > recenser les projets urbains et leur interaction possible avec Arc Express ;
- > avancer sur la conception du projet et notamment la localisation des stations.

Une quarantaine de rendez-vous entre les communes, l'IAU Île-de-

France et le STIF est venue compléter le dispositif de concertation de mai à juillet 2009. Ces rendez-vous visaient à identifier les enjeux urbains locaux de manière plus fine et à voir comment les quartiers pouvaient évoluer dans les années à venir à l'intérieur de chaque commune.

La validation du choix des arcs prioritaires a été faite en collaboration avec les Conseils généraux, les représentants du STIF, de la Région et de l'État.

Troisième partie

Arc Express

et les autres projets de transport en Île-de-France

PLUS DE 50 % DES PÔLES DE CORRESPONDANCE CONCERNÉS PAR UN PROJET DU PLAN DE MOBILISATION

Arc Express est en correspondance avec de nombreuses lignes existantes (voir carte **Arc Express** et le réseau actuel page 67).

Mais il apparaît aussi que de nombreux projets du plan de Mobilisation sont concernés par une mise en correspondance avec **Arc Express** :

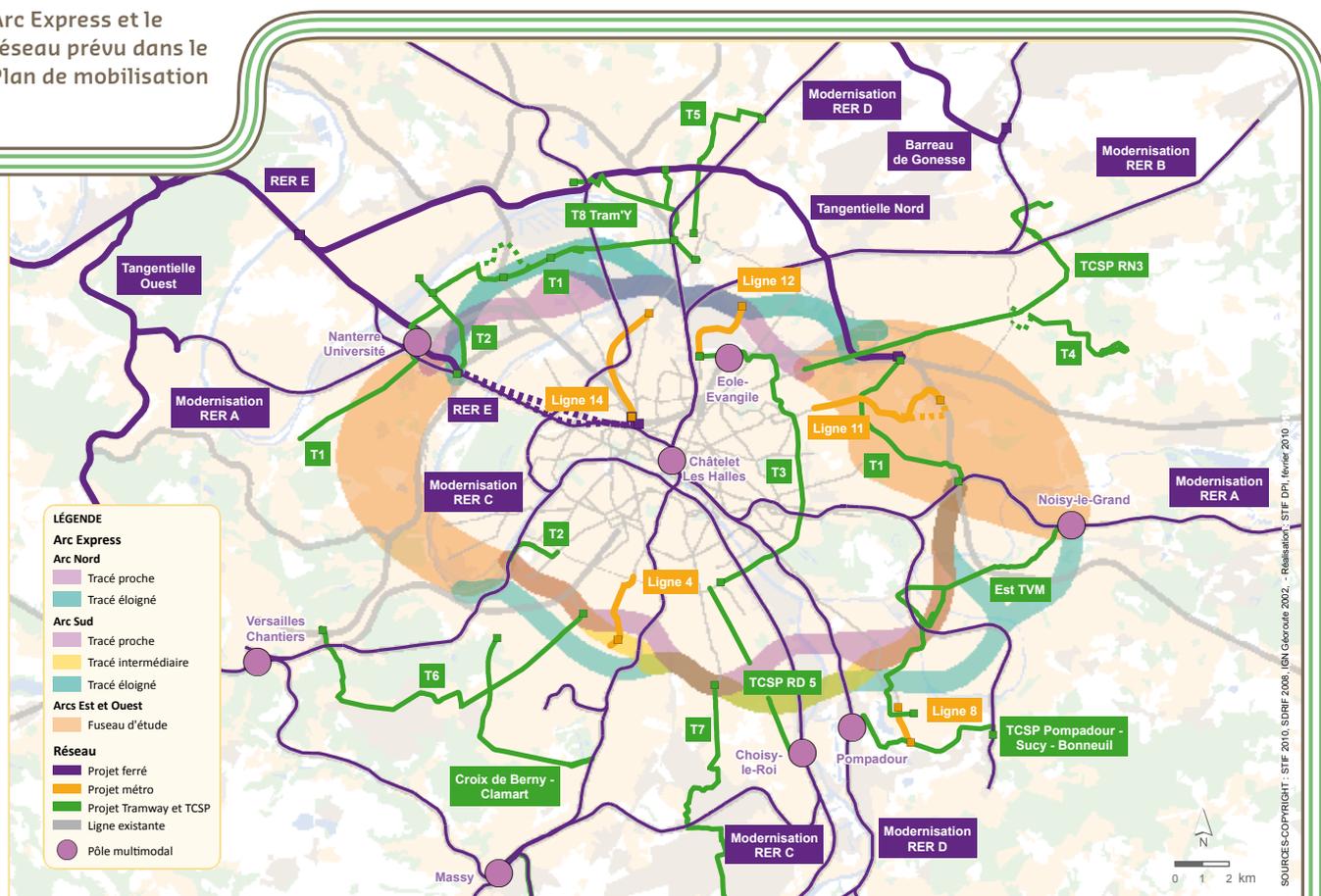
- >> les schémas directeurs des lignes de RER ;
- >> la tangentielle Nord ;
- >> les projets de lignes de métro 4, 8, 11, 12 et 13 (impactée directement par le projet de prolongement de la ligne 14, projet soumis à concertation début 2010) ;
- >> les tramways T1, T2, T6, T7 ;

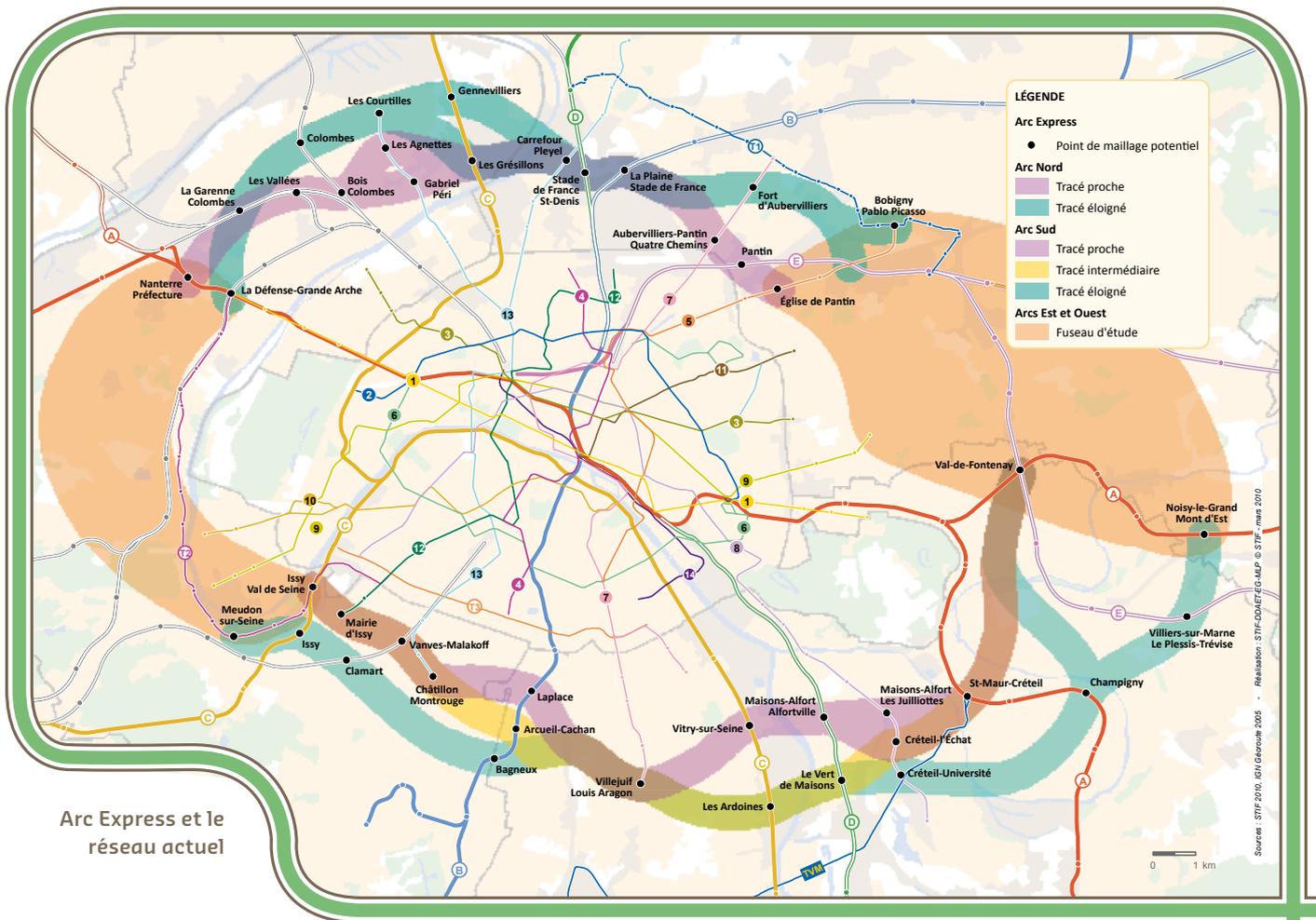
>> les TCSP Est TVM et RN3 ;

>> 2 projets de pôle à proximité immédiate ou en correspondance directe (Noisy-le-Grand Mont d'Est et Nanterre Université).

Au total, sur les 13 points de maillage identifiés sur l'arc Sud, 7 sont concernés par le plan de mobilisation, soit à travers la création de nouvelles interconnexions, soit à travers l'amélioration des conditions d'exploitation des services existants. Pour l'Arc Nord, il s'agit, selon les tracés, d'environ 8 points de maillage concernés par le plan de mobilisation sur les 12 identifiés.

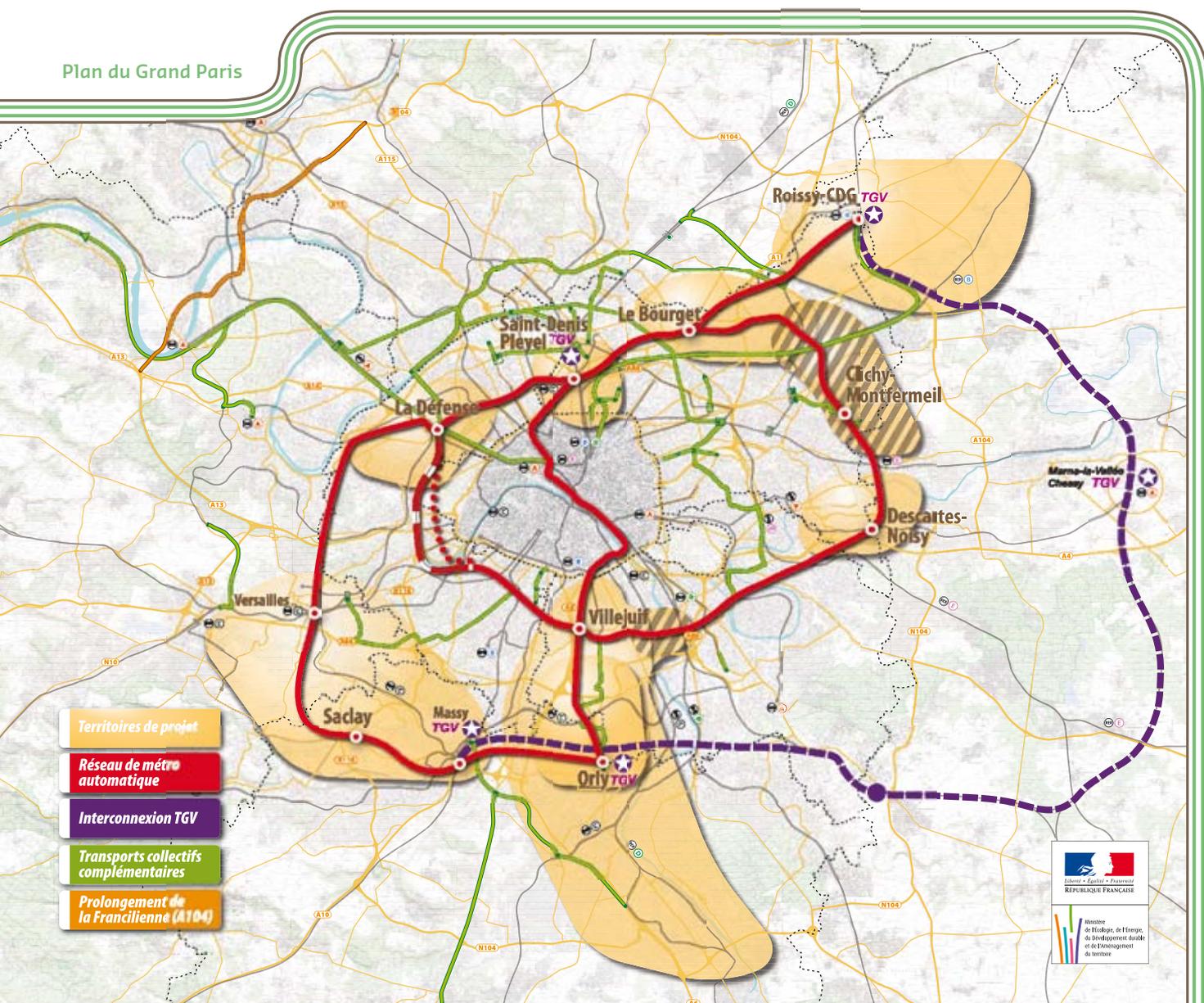
Arc Express et le réseau prévu dans le Plan de mobilisation





L'ARTICULATION AVEC LE GRAND PARIS ET LE « NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT DE PARIS RÉGION CAPITALE »

Plan du Grand Paris





Dans son discours du 29 avril 2009, le Président de la République évoque pour la première fois le projet de réseau de transport du Grand Paris, en ces termes : « *il nous faut donc réinventer le système de transport à partir des dynamiques territoriales que nous voulons encourager et des principes auxquels nous voulons soumettre le développement urbain du Grand Paris* ».

Un projet de loi est en cours d'examen par le Parlement et prévoit notamment « *la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les grands territoires stratégiques de la région Île-de-France, le développement économique durable, solidaire et équilibré de la région capitale, au bénéfice de l'ensemble du territoire national* ».

Par ailleurs, un site Internet a été ouvert en vue de « prendre part au débat sur le Grand Paris ».

L'ensemble des éléments proposés ici se fondent sur les informations issues de ces trois sources : le discours du Président de la République le 29 avril 2009 à la Cité de l'architecture et du patrimoine, le projet de loi du Grand Paris tel qu'adopté par les Députés le 1^{er} décembre 2009 et le site Internet mon-grandparis.fr.

LES OBJECTIFS

Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques et culturels de la région, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux (article 2 du projet de loi). Il sera aussi interconnecté avec le réseau régional existant. Ce métro automatique de grande capa-

cité, sillonnera la région capitale sur cent trente kilomètres (intervention du secrétaire d'Etat à l'Assemblée le 24 novembre 2009).

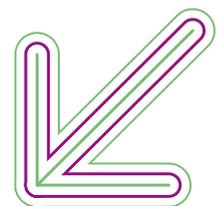
LES CARACTÉRISTIQUES

Le système de transport proposé dans le cadre du projet de Paris Région Capitale est présenté comme un métro automatique, long de 130 km exploité de manière « moderne sur le modèle de la ligne 14 » (mon-grandparis.fr). Par ailleurs, le projet charge le STIF de désigner l'exploitant du réseau construit par la société du Grand Paris, la RATP n'étant pas désignée par la loi comme exploitant de ce système.

« *Il s'appuiera sur une technologie moderne et fiable, un mode de transport capacitaire susceptible de fonctionner jour et nuit par son pilotage automatique* »(...) « *Il peut offrir de plus une vitesse commerciale élevée, de l'ordre de 60 km/h* ». (mon-grandparis.fr).

Ces caractéristiques techniques reprennent en partie celles retenues pour le projet **Arc Express** (métro automatique, système inspiré de celui de la ligne 14).

Neuf grands pôles d'activité à desservir ont été identifiés dans le cadre du Grand Paris : Roissy, Le Bourget, Marne-la-Vallée, Villejuif, Orly, Massy, Saclay, La Défense, Saint-Denis Pleyel.



Dans son discours d'avril 2009, le Président de la République a affirmé le soutien de l'État en faveur à la fois du projet de transport du Grand Paris et du Plan de mobilisation.

Troisième partie

Arc Express

et les autres projets de transport en Île-de-France



Les deux projets, Arc Express et Grand Paris, ont des tracés similaires notamment pour la desserte des secteurs de La Défense et de La Plaine Saint-Denis



Pour autant, les deux projets divergent fortement sur la conception du service et de l'offre de transport offerte aux usagers et sur la façon d'appréhender la desserte des territoires avec une vitesse commerciale envisagée pour le Grand Paris de 60 km/h contre 40 km/h pour **Arc Express**.

Un projet de liaison rapide de pôle à pôle apparaît donc d'un côté à travers le projet du Grand Paris ; de l'autre, un objectif de desserte plus fine, au plus près des besoins locaux à travers le projet **Arc Express**.

LE TRACÉ

Le tracé du projet de réseau de transport du Grand Paris comporte une partie qui est, dans sa quasi-totalité, identique aux tracés des Arcs Sud et Nord d'**Arc Express**.

De manière plus précise, pour ce qui est de la partie Sud, aucune divergence majeure n'apparaît, les différents tracés se recoupant sur l'ensemble du linéaire. Concernant la proche couronne dans sa partie nord, **Arc Express** et le Grand Paris projettent tous deux de desservir les deux pôles stratégiques que sont La Défense et Plaine Commune.

Par contre, les deux projets sont divergents sur la partie Est. Le projet du Grand Paris propose une rocade éloignée des zones denses en passant par Marne-la-Vallée afin de desservir Clichy-Montfermeil et de rejoindre ensuite Le Bourget. Lors de sa séance d'approbation de saisine de la CNDP et du dossier DOCP le 8 juillet 2009, le Conseil du STIF a souhaité étudier les possibilités de converger avec le Grand Paris. L'étude d'une variante du tracé nord d'**Arc Express** qui desservirait le Bourget a été réalisée.

Les conclusions de cette étude montrent que le trafic de l'arc Nord, s'il desservait le Bourget, serait 15 à 20 % plus faible que celui des variantes de tracé passant par la Plaine Saint-Denis.

Par ailleurs, le projet de débranchement du T4 a vocation à desservir Clichy-Montfermeil. Sa mise en service est prévue pour 2015.

LE CALENDRIER

Voici les principales étapes retenues pour le projet de transport du Grand Paris selon les propos annoncés dans la presse par le secrétaire d'État, dans un article de L'Express mis en ligne sur le site mon-grandparis.fr :

- >> Juin 2010 : mise en place de l'Établissement public de la Société du Grand Paris et de l'Établissement public scientifique et technologique de Saclay.
- >> Septembre 2010 : lancement du débat public.
- >> Printemps 2011 : définition du tracé définitif du futur métro automatisé et de l'emplacement des gares.
- >> Fin 2012-début 2013 : démarrage des travaux.

LE FINANCEMENT

C'est pour réfléchir aux moyens de parvenir au bouclage financier du Plan de mobilisation, ainsi que des projets de transport portés par l'État dans le cadre du Grand Paris qu'une mission a été confiée par le Premier Ministre au printemps 2009 au Député Gilles Carrez. Cette mission a consisté à chiffrer l'ensemble des projets de transport pour la Région Île-de-France (Grand Paris et Plan de mobilisation) et à identifier les nouvelles ressources

financières qui pourraient être mobilisées, permettant de limiter la contrainte budgétaire pesant sur les collectivités et l'État. Le rapport remis par Monsieur Carrez au Gouvernement le 30 septembre 2009, a mis en avant la complémentarité entre le Plan de Mobilisation et le projet du Grand Paris, en indiquant que la réalisation de l'ensemble se chiffrerait à 35 milliards d'euros. Au regard de ce montant, le rapport Carrez a préconisé un phasage des opérations en proposant une première étape de réalisation des projets à l'horizon 2025 et une seconde au-delà.



ARC EXPRESS / GRAND PARIS : QUELLES SIMILITUDES ? QUELLES DIFFÉRENCES ?

Les deux projets présentent certaines similitudes tant au niveau de leurs caractéristiques techniques que de leurs tracés, même si, pour ces derniers, les extrémités est des arcs prioritaires d'Arc Express se situent nettement plus à proximité de Paris que la boucle proposée par Monsieur Blanc.

Malgré cette compatibilité, les deux projets divergent à plusieurs niveaux, répondant à des logiques de dessertes très différentes. Tandis que le projet Arc Express reste centré sur le cœur d'agglomération, permettant un maillage optimal avec les radiales du réseau structurant, le projet du Grand Paris propose un tracé beaucoup plus éloigné, liant entre eux des pôles aux fonctionnalités très disparates et des territoires hétérogènes.

ARC EXPRESS ET LE RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS

À des fins de comparaison, cette carte superpose le tracé d'Arc Express au tracé prévisionnel du projet de « nouveau réseau de transport de Paris Région Capitale ».

