

AVIS

DE L'ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS – AIGP

SUR

LE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

I - PREAMBULE

1- LE CADRE JURIDIQUE

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a mis en place le cadre juridique dans lequel devait se situer le projet de transport public sur le Grand Paris. La loi définit l'ambition du projet de développement du Grand Paris : « *Un projet de développement urbain, social et économique durable d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale(...). Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.* »

La loi prévoit dans son **article 3** la consultation sur ce réseau de transport de diverses institutions dont l'Atelier International du Grand Paris (AIGP), dans le cadre du Débat public organisé par la Commission nationale du Débat public (CNDP).

Il est mentionné :

« *Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (...) est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, de l'association des Maires d'Ile-de-France, du syndicat mixte*

« *Paris Métropole* », du syndicat des transports d'Ile-de-France et de **l'atelier international du Grand Paris**. » (I)

A compter de la publication du dossier du maître d'ouvrage (la Société du Grand Paris), les institutions et les acteurs qui ont à se prononcer ont quatre mois pour faire connaître leurs avis (II).

Puis dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du Débat public en publiera le compte rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés (III).

La loi prévoit également dans son **article 21 (II)** que, dans un stade ultérieur, l'AIGP soit également consulté sur les contrats de développement territoriaux.

« *(Le contrat de développement territorial) précise les actions ou opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs visés (...) ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. Il définit, après consultation de l'atelier international du Grand Paris, les conditions de leur insertion dans le tissu urbain existant* ».

2- L'ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS

L'*Atelier International du Grand Paris et des projets architecturaux et urbains* est un Groupement d'Intérêt Public dont les missions ont été définies et précisées en 2010 (*arrêté du 9 février 2010 puis du 25 novembre 2010*).

La mission initiale du GIP (créé en 2002 sous l'appellation *L'Europe des projets architecturaux et urbains*) était d'assurer la conduite de deux programmes : le concours European et le programme de recherche POPSU. C'est aux termes des deux arrêtés précédemment cités que ses missions ont été élargies à celles relatives à l'Atelier International du Grand Paris.

La gouvernance du GIP a été modifiée de telle sorte que son conseil d'administration puisse désormais associer l'Etat, représenté par le Préfet de région Ile de France, Préfet de Paris ainsi que les ministères en charge de la Culture, l'urbanisme et du développement de la Région Capitale. Le GIP a vocation à accueillir au sein de son AG et de son CA toutes les collectivités territoriales concernées (Ville de Paris, région Ile de France, l'association des maires d'Ile de France [AMIF], Paris Métropole).

La durée de vie du GIP a été récemment prolongée de neuf ans, jusqu'au 2 mai 2020 (*arrêté du 25 novembre 2010*). Le siège du GIP ainsi que l'Atelier International du Grand Paris sont depuis le 9 février 2010 au Palais de Tokyo.

L'AIGP s'est doté d'un **Conseil Scientifique formé des 10 équipes d'architectes urbanistes** choisies lors de la Consultation internationale sur *le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne* lancée en 2008. ¹

3- LE DEBAT PUBLIC

Dans le cadre de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, un Débat public a été organisé sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. Ce débat se déroule du 1^{er} octobre 2010 au 31 janvier 2011. L'avis de l'AIGP doit être rendu dans le cadre de ce débat public, auprès de la Commission Particulière du Débat Public en charge d'organiser spécifiquement ce débat. Le projet Arc Express porté par le STIF a également fait l'objet d'un Débat public simultané, avec plusieurs réunions communes.

L'AIGP a produit par ailleurs un « **Cahier d'acteur** » commun aux deux débats publics explicitant ses positions sur la question de la mobilité en Ile-de-France. *[Voir annexe]*

Sa formulation a fait suite à des réunions de travail du Conseil scientifique organisées par l'AIGP à rythme régulier de février à décembre 2010, à un séminaire de deux jours tenus fin septembre sur la question de la mobilité dans le Grand Paris, enfin à de très nombreux échanges formels et informels entre les équipes d'une part et avec le Directeur de l'atelier d'autre part. L'ensemble des productions issues de ces travaux collectifs ont fait l'objet d'une publication de l'AIGP : *Vers un grand système métropolitain / Pour une nouvelle approche de la mobilité sur le territoire du Grand Paris* (Cahier de l'AIGP / novembre 2010). Ce document a été publiquement présenté, avec d'autres documents complémentaires, à l'occasion d'une conférence de presse organisée le 18 novembre 2010 dans les locaux de l'AIGP au Palais de Tokyo. Il y est exposé un schéma ou une méthode intitulée « Vers un Grand Système métropolitain ».

Le contenu de ce document a été repris dans le cahier d'acteur réalisé par la CNDP et mis en ligne le 6 décembre 2010 sur le site internet de la Commission particulière du débat public. Il constitue une contribution au débat, au même titre que les différents cahiers d'acteurs produits par de nombreuses institutions, communes ou associations. La position exprimée par l'AIGP dans ce cahier d'acteur est une méthode permettant d'aboutir à un schéma de synthèse. Elle n'entend pas opposer les deux projets mis simultanément au débat public mais bien contribuer à les faire converger vers un projet commun. Le scénario de l'AIGP a d'ailleurs continué à évoluer pour mieux prendre en compte les éléments de convergence apparus depuis sa publication initiale.

Conformément à la loi, le présent Avis porte exclusivement sur les tracés présentés dans le cadre du projet de transport public du Grand Paris et n'inclut pas les propositions complémentaires ou alternatives que l'AIGP a pu formuler. La position de l'AIGP, qui porte sur une méthode de synthèse, ne se résume donc pas à cet Avis.

Enfin l'Avis de l'AIGP est donc rendu dans le strict cadre du débat public sur le réseau de transport public porté par la Société du Grand Paris. Il n'est en effet pas sollicité pour exprimer un avis sur le projet Arc Express.

II - AVIS DE L'AIGP

Le présent Avis formulé par l'AIGP s'appuie sur un certain nombre de critères d'appréciation, de prises de positions et de recommandations en termes de méthode et de scénario.

Le Conseil scientifique de l'AIGP a été consulté sur cet avis lors de sa réunion du 17 décembre 2010.

Les critères avancés à l'occasion des travaux collectifs du Conseil scientifique permettent de formuler un avis général sur le projet de transport public. S'en suit un avis particulier sur la question des technologies à adopter. Enfin, d'autres éléments viennent compléter l'avis général. Ils concernent plus spécifiquement les tracés de chaque ligne du projet de transport public de la SGP.

Le présent Avis fait référence au scénario proposé par l'AIGP publié dans le Cahier d'acteur de l'AIGP, qui s'intitule « Vers un Grand système métropolitain ». *[Voir annexe]*

1/ Critères généraux d'appréciation

1. Interconnecter tous les modes de déplacement

L'AIGP estime capital d'aborder la question des transports à partir d'une vision globale du développement urbain de l'agglomération parisienne, de définir un maillage interconnecté de l'ensemble des réseaux de transport, y compris le réseau autoroutier, pour optimiser la mobilité dans le Grand Paris. Il préconise pour cela de rechercher la combinaison la plus efficace - techniquement, socialement, durablement - des différents modes de transport insérés dans la réalité des territoires.

Il convient également de penser d'emblée la liaison avec les trois aéroports ainsi qu'avec les TGV. L'AIGP préconise la création de nouvelles gares de TGV en dehors du périmètre de Paris pour mieux desservir l'ensemble du Grand Paris et à renforcer ses relations avec le territoire national et européen. Ces gares doivent être positionnées sur des pôles d'échanges importants, de façon à être le mieux connectées possible au réseau de mobilité du Grand Paris.

Les trois lignes proposées dans le projet de transport public se développent sur 155 kilomètres (sans compter la ligne en doublon entre Le Bourget et Roissy Charles-de-Gaulle) en s'interconnectant avec environ 25 gares existantes, 15 gares nouvelles étant créées.

Si le projet prend en compte l'interconnexion avec les réseaux ferrés existants, il ne va cependant pas jusqu'au bout de cette logique. Le maillage ne prend en effet pas en compte les connexions avec les projets de transport lourds développés par la Région Ile-de-France (tangentes, Arc Express...) ni avec les axes autoroutiers et les voies rapides. Les relations de la nouvelle infrastructure avec les gares TGV devraient aussi être mieux éclaircies, en fonction des évolutions possibles du réseau des trains à grande vitesse (gares passantes).

Or le succès d'une telle proposition dépend à la fois de sa capacité à renforcer la desserte et le maillage existant et à offrir aux usagers de la route une alternative en matière de transport en commun, en proposant notamment une vitesse concurrentielle et la possibilité de garer leur véhicule au droit d'un pôle d'échange.

Par ailleurs le maillage avec les réseaux de transports locaux (bus, tramways, transports en sites propres existants ou en cours de réalisation) n'est pas suffisamment évoqué.

Enfin l'absence de hiérarchie dans les vitesses commerciales proposées ne permet pas de distinguer ce qui ressort du cabotage local, avec des espacements inter-stations relativement rapprochés et ce qui pourrait être de l'ordre de liaisons plus rapides, à une échelle métropolitaine.

2. S'appuyer sur l'existant

L'AIGP souligne l'urgence à apporter des solutions aux problèmes de déplacement quotidiennement rencontrés par les habitants de la métropole et la nécessité d'investir avec clairvoyance. Aussi, il préconise d'examiner avec soin toutes les possibilités offertes par les réseaux et infrastructures existants, ferroviaires (notamment petite et grande Ceintures), routiers et autoroutiers.

Il propose aussi d'intégrer à cette réflexion tous les projets déjà adoptés et financés. Ceux-ci permettraient en effet d'augmenter l'efficacité du réseau existant en le remodelant en partie, en le cadencant et en le complétant là où il faut. La mise en place de fréquences plus soutenues sur certaines lignes et le cadencement systématique de toutes les lignes du métro du Grand Paris est une nécessité pour un fonctionnement harmonieux du système de transport public du Grand Paris. Cela suppose une harmonisation de l'action des opérateurs de transport public.

La prise en compte de l'existant faciliterait la réalisation effective, plus rapide et à moindre coût, des nouvelles lignes projetées. Enfin, cela permettrait de faire passer autant que possible les nouvelles lignes à l'air libre pour mettre en scène la découverte du paysage métropolitain.

Le projet de transport public de la SGP est un métro automatique entièrement souterrain. Si l'on peut comprendre le désir de s'affranchir ainsi de toutes les contraintes susceptibles d'être générées par un passage aérien, cette posture ne permet pas de juger du potentiel de réutilisation de lignes ou d'infrastructures ferroviaires ou routières.

D'autre part le passage entièrement en souterrain pour des lignes pouvant atteindre 70 kilomètres prive les passagers de la possibilité d'appropriation du paysage métropolitain. Il est certes impossible de trouver d'autres solutions dans les zones déjà fortement urbanisées mais ce caractère systématique n'est pas satisfaisant.

Enfin cela implique d'aménager toutes les gares en souterrain ce qui pénalise fortement le coût du réseau, alors que si une partie de celui-ci passait en aérien, le réaménagement de certaines gares existantes serait possible.

3. Desservir tous les territoires

L'AIGP considère qu'il est incontournable de chercher à desservir de façon homogène tous les territoires de la métropole sans exclusion, avec pour objectif la constitution d'un véritable grand métro du Grand Paris, constitué à partir d'une nouvelle exploitation des lignes existantes, comportant des dessertes cadencées

omnibus et des dessertes cadencées rapides, et de dessertes nouvelles. L'enjeu fondamental reste bien le service de transport rendu à l'ensemble des franciliens sur l'ensemble du territoire : réseau complet, cadences, fréquences, vitesses, définitions des nœuds et articulation avec les territoires ainsi desservis.

A ce titre, Il propose que trois nouvelles lignes ferroviaires rapides irriguent de vastes territoires, dont certains en grand périphérie. Celles-ci passeraient tantôt en zone dense, notamment au sud et au nord-ouest, tantôt dans des zones en développement. Il propose également quatre nouvelles lignes de desserte locale dont trois tangentielles pour compléter le réseau métropolitain des RER et des Transiliens. Le grand métro du Grand Paris comporterait ainsi 24 lignes destinées à mailler l'ensemble des territoires, qu'ils soient territoires habités, lieux d'emploi, territoires de projet ou en mutation ou clusters technologiques. Cette approche territoriale doit être à la base de la pensée sur la mobilité.

En complémentarité avec ce grand métro, il propose enfin un maillage fin de tramway, de bus et de transports innovants pour « irriguer » les quartiers, le métro parisien faisant partie intégrante de ce dernier réseau. Il souligne qu'un maillage dense et fin est fondamental pour améliorer le cadre de vie des habitants du Grand Paris.

L'AIGP propose des lignes passantes qui définissent des nœuds plutôt que des hubs, les hubs devenant souvent des lieux d'interruption plutôt que de continuité et de maillage. L'AIGP propose ainsi 55 gares de correspondance, génératrices de développement urbain, et estime qu'il convient de ne pas définir précisément dès à présent leur localisation mais de laisser le temps de la concertation avec les élus.

Le projet de transport public de la SGP ne dessert que partiellement la petite couronne de Paris, notamment à l'est du Grand Paris. Il laisse ainsi de côté un grand nombre de territoires en se focalisant avant tout sur la desserte de clusters à vocation de développement économique.

La question des gares est également essentielle pour bien penser la mobilité en liaison avec les territoires habités. Les gares nouvelles ou transformées doivent être imaginées comme des lieux de vie, des centres de services tant commerciaux que sociaux et non comme de simples lieux d'échange. Cette dimension n'apparaît pas dans le projet de la SGP.

2/ Concernant les technologies à retenir pour les nouveaux modes de transport dans le Grand Paris

Sans arrêter une technologie plus qu'une autre pour ces nouveaux modes de transport, l'AIGP préconise la prise en compte des innovations récentes en matière de transport de personnes et de partage de l'information. Il ne manque pas dans le monde d'exemples d'expérimentations réussies en la matière. A côté de dessertes ferroviaires ou de métros automatiques, des systèmes légers et flexibles pourraient être mis en œuvre pour pallier certains maillons manquant des réseaux existants et améliorer les conditions d'exploitation de certaines lignes existantes et problématiques.

Le projet de transport public de la SGP est fondé sur le principe unique d'un métro automatique sur pneus qui n'est plus aujourd'hui le mode de transport le plus rapide et le plus capacitaire, même si l'offre proposée permet une vitesse commerciale relativement rapide, un certain niveau de confort et une fréquence rapprochée entre les rames.

Ce choix technique est cohérent avec les tracés souterrains proposés mais est insatisfaisant pour les dessertes à longue distance comme celle de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

Par ailleurs le mode de propulsion sur pneus est plus dispendieux en énergie que le mode ferré.

3/ Avis particulier sur les lignes

L'appréciation de l'AIGP sur les tracés des lignes du projet de transport public du Grand Paris découle de ses propositions.

Sur les sept lignes nouvelles préconisées par l'AIGP, trois seraient à vitesse rapide (sur la carte : rouge, gris et vert) avec donc peu d'arrêts. Quatre seraient à vitesse plus lente avec des gares rapprochées (sur la carte : bleu foncé, bleu clair, jaune et vert).

On peut souligner que l'AIGP propose notamment une ligne de plus entre Orly et le Bourget, en utilisant l'emprise de la grande ceinture pour relier rapidement les deux pôles autour des aéroports. Enfin une liaison directe entre les gares de Montparnasse et du Nord par un tunnel permettrait de desservir correctement la gare Montparnasse, tout en soulageant la ligne 4 du métro parisien. Cette liaison pourrait permettre de mettre en interconnexion les lignes H et N du Transilien.

Par ailleurs il est nécessaire d'intégrer à tout schéma de transport public une réflexion sur le maillage avec le réseau autoroutier radial et en rocade (boulevard périphérique, A86, A104), en situant les points d'échange possible et l'implantation de parkings de dissuasion à proximité de ces lieux, en particulier en grande périphérie.

- **Concernant le tracé de la ligne verte (Aéroport Charles-de-Gaulle- Aéroport d'Orly via Versailles) du réseau de transport public du Grand Paris**
 - Cette ligne est tracée entièrement en souterrain. L'AIGP pense qu'il est possible de trouver des variantes pour faire passer ce tracé presque entièrement à l'air libre, les tunnels étant réservés aux passages les plus encombrés.
 - L'AIGP rejoint la SGP dans sa proposition concernant la nécessité de desservir l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle via le triangle de Gonesse.
 - Depuis Roissy, la ligne verte part vers le sud en souterrain. L'AIGP pense qu'il serait possible et préférable de passer sur l'emprise de l'A1 pour rejoindre le Bourget-RER, puis sur l'emprise de l'A86 pour desservir le pôle Saint-Denis Pleyel jusqu'à Nanterre La Défense.
 - L'AIGP propose que la desserte entre Saint-Denis Pleyel et la Défense-Grande Arche passant près de la Seine par les Grésillons, les Agnettes, Bécon- les-Bruyères et également Courbevoie, soit assurée par une autre ligne qui, à l'est de Saint-Denis, se poursuivrait jusqu'à Bobigny. (cf. ligne vert foncé sur la carte AIGP). La ligne sur l'emprise de l'A1 et de l'A86 serait dédiée à une desserte rapide tout en desservant Gennevilliers et les zones de développement de la boucle de la Seine.

- Un tronçon souterrain entre Rueil et Versailles-Matelot ou Versailles-Chantier pourrait être intéressant à terme, mais plutôt dans l'optique d'un contournement de Paris par l'ouest pour les TGV, connecté à la future ligne LGV Paris-Normandie et en intégrant une gare d'interconnexion avec l'A13. Toutefois, dans un premier temps, l'AIGP propose d'utiliser plutôt la ligne U du Transilien déjà existante entre Nanterre et Versailles, en augmentant la fréquence et la capacité des trains.
 - La pertinence d'une gare à Versailles-Matelot plutôt qu'à Versailles-Chantiers reste à discuter et vérifier avec les collectivités locales.
 - L'AIGP estime que la ligne verte est trop longue et qu'il serait préférable de la couper au niveau de Versailles.
 - La desserte du plateau de Saclay ne semble pas nécessiter de passage en souterrain. Compte tenu de la faible densité de la zone traversée, l'aménagement d'une voie à l'air libre pour un tram-train est possible, en suivant l'emprise d'ores et déjà prévue pour un TCSP.
 - Entre Massy-Palaiseau et Orly, il semble possible d'utiliser l'emprise de la ligne du RER C en évitant le creusement d'un nouveau tunnel.
- **Concernant le tracé de la ligne bleue (prolongement de la ligne 14) du réseau de transport public du Grand Paris**
- L'AIGP partage la proposition de prolonger la ligne 14 au nord et au sud. Cependant un prolongement excessif, notamment jusqu'à l'aéroport Charles-de-Gaulle, risque de poser rapidement des problèmes de saturation, problèmes qu'elle connaît déjà sur le tronçon existant Gare Saint-Lazare - Bibliothèque François Mitterrand.
 - L'AIGP propose donc de limiter l'extension de la ligne bleue au tronçon Orly - Saint-Denis Pleyel, la jonction avec les aéroports du Bourget et de Roissy-Charles-de-Gaulle étant assurée par une autre ligne.
- **Concernant le tracé de la ligne rouge (La Défense-Le Bourget par Clichy-Montfermeil) du réseau de transport public du Grand Paris**
- Cette ligne est particulièrement longue. L'AIGP propose de la couper en deux tronçons distincts au niveau de Champigny pour fiabiliser son exploitation.
 - Le tronçon Saint-Cloud - La Défense est déjà desservi par trois lignes : les lignes L et U du Transilien et le tramway T2. Il ne semble pas utile dans un premier temps de prolonger la ligne jusqu'à La Défense mais plutôt d'utiliser la ligne U existante, dont on pourrait doubler le cadencement et augmenter la capacité par des rames à double étage.
 - Plutôt qu'une nouvelle gare à Champigny le Plant, l'AIGP propose de créer une interconnexion avec le RER A à la gare de Champigny. De même une gare d'interconnexion avec la ligne N du Transilien au niveau de Clamart pourrait être envisagée.
 - La desserte de Clichy-Montfermeil pourrait-être assurée par deux gares distinctes plutôt qu'une seule. Une gare à Livry-Gargan et au Blanc-Mesnil seraient également souhaitables.
 - Il semble plus intéressant de faire aboutir la ligne au Bourget RER B plutôt qu'à l'aéroport du Bourget afin d'offrir davantage de possibilités d'interconnexion.
 - L'AIGP approuve le reste du tracé et le mode souterrain adopté pour cette ligne.

¹ Le Conseil scientifique de l'Atelier International du Grand Paris est 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, Mike Davies, 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.

ANNEXE

Le cahier d'acteur de l'AIGP, contribution au Débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris / décembre 2010

NOTA : les cartes actualisées et documents de l'AIGP concernant son approche de la mobilité dans le Grand Paris figurent sur le site www.ateliergrandparis.com