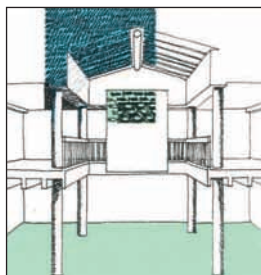


Novembre 2010

ATRIUM-CITÉ



Réflexions d'une agence d'urbanisme et d'architecture indépendante :

- travaillant sur des enjeux de territoire en Île-de-France Est (Saint-Ouen / Sevran / Le Blanc-Mesnil... en Seine-Saint-Denis / Mitry-Mory / Roissy-en-Brie... en Seine-et-Marne) ;
- assurant des missions d'architecte-conseil auprès de collectivités locales ;
- agence animée par Serge Goutmann, Architecte DPLG (ancien élu de Chelles et Marne-et-Chantereine / Membre du Conseil Participatif du Conseil Général 77 / Membre du Comité Régional du PCF...).

ATRIUM-CITÉ

24, rue Émile Lepeu – 75011 PARIS
Tél. : 01 43 71 32 10
atriumcite@wanadoo.fr

Projet de transports en Île-de-France : ... Sortir du modèle radioconcentrique !

L'Île-de-France est aujourd'hui malade de sa croissance, de ses inégalités territoriales, de l'étalement urbain, de la congestion de ses réseaux de transports...

Penser la région-métropole à l'heure du « développement durable » et de ses urgences planétaires implique :

- de limiter de façon drastique les émissions de gaz à effet de serre (... un quart provenant du secteur transport) ;
- de réduire la consommation énergétique (... notamment des énergies fossiles en voie d'épuisement) ;
- de réduire en conséquence les flux automobiles et poids-lourds qui encombrant notre réseau routier et nos espaces urbains ;
- de construire enfin une offre en transports publics non polluants, ouverte et accessible à tous, suffisamment performante et maillée pour concurrencer valablement le recours au véhicule individuel.

C'est une révolution dans la façon de penser la ville qui s'impose, engageant fortement la responsabilité publique, impliquant des investissements durables d'une toute autre mesure que celle annoncée pour les présents projets de métro, mais passant également par une remise en cause radicale du modèle de croissance radio-concentrique qui a prévalu pour l'Île-de-France jusqu'à aujourd'hui.

Nouvelle carte des tangentiels dans les pages qui suivent...

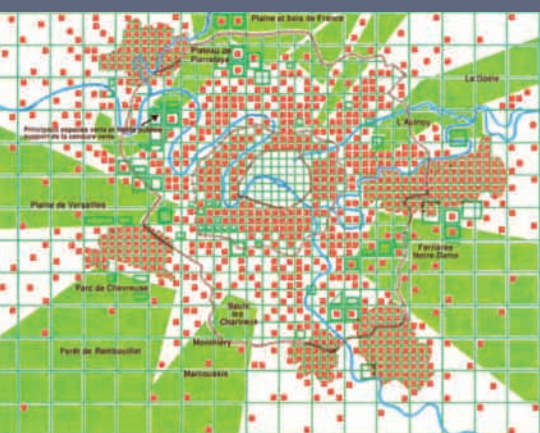
Un exemple typique
de la prévalence du modèle
radioconcentrique...
(Consultation internationale
sur le Grand Paris
Equipe STIRK+Partners+ARUP)



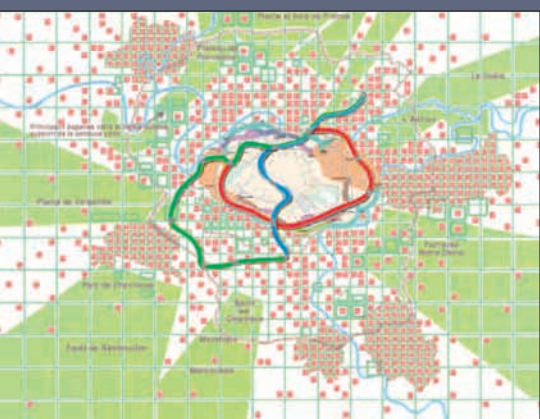
Quels nouveaux modèles pour penser l'armature transports de la région-capitale ?



Du concept des « villes nouvelles »...



... à la réalité de « l'étalement urbain » !



La double boucle du « Grand-Huit » ramenée à l'échelle de l'Île-de-France...

Historiquement l'Île-de-France s'est développée, à partir de son cœur-capitale, selon le modèle d'une croissance radio concentrique (... les enceintes fortifiées successives / les grands boulevards / les extérieurs / le périphérique / puis l'A86, la Francilienne, etc.).

Dans les années soixante-dix, la politique des « villes nouvelles » échelonnées autour de Paris (Créteil / Bobigny / Nanterre en petite couronne, Evry / Cergy / Marne-la-Vallée / Saint-Quentin / Melun-Sénart en plus grande couronne) a bien tenté d'infirmer ce modèle. Mais le programme n'a pas été conduit à son terme : aucune de ces villes-satellites n'a atteint ses objectifs en matière de poids de population. Les « tangentielles » devant les relier entre elles n'ont pas été réalisées. Le réseau RER qui les dessert est resté matriciel (« ombilical » ?), toutes les

lignes convergeant sur le cœur-capitale (... aujourd'hui totalement congestionné !).

Dans son inaboutissement, le programme « villes nouvelles » n'a peut-être même fait que renforcer d'une certaine façon le fonctionnement « en étoile » autour de la ville-centre. Le fantasme d'une « ceinture verte » isolant ces villes nouvelles de la petite couronne a d'ailleurs cédé le pas à une périurbanisation de plus en plus dense, et l'étalement urbain s'étire maintenant jusqu'aux confins de l'Île-de-France (et même au-delà !).

Pour autant, le fait métropolitain « villes nouvelles » existe bel et bien... (chacune d'entre elles pesant autant aujourd'hui que des grosses villes de province — voir page de droite). Il faut donc en prendre acte dans la conception du réseau transport francilien.

Vers un maillage tangentiel multipolaire...

On peut certes comprendre qu'en regard du retard considérable pris en matière de réseau transport, il faille aujourd'hui investir d'urgence pour tenter de désaturer la zone centre et mieux desservir les banlieues denses autour de Paris.

Mais à terme on pourra réaliser toutes les « rocade » que l'on veut en petite et moyenne couronne que l'on ne corrigera pas le facteur « centripète », facteur de congestion absolue des réseaux en regard de l'étendue de l'aire métropolitaine, et de l'importance des flux à gérer !

On voit bien les limites de ce modèle de développement, avec une urbanisation qui s'étend en tache d'huile de plus en plus loin

de Paris comme des pôles intermédiaires, sans péréquation équitable en matière de localisation des emplois, avec un allongement considérable des temps de transports domicile-travail, avec une saturation de tous les réseaux routiers et ferrés - et notamment les plus structurants, censés capitaliser les flux les plus massifs et les plus rapides (hors bouchons ? !).

Sans être forcément spécialiste de la dynamique des flux, chacun peut pourtant comprendre qu'à vouloir concentrer tous les déplacements inter-banlieues - qu'il s'agisse de voyageurs ou de véhicules automobiles - sur des « tuyaux » (ou des anneaux) concentriques, on ne peut que fabriquer des « embouteillages » monstres.

Passé que ce modèle fonctionne encore pour l'électricité (« boucle » de lignes haute tension EDF autour de Paris par exemple), mais force est de reconnaître que les humains restent et resteront des « électrons libres », avec des parcours assurément plus divers (domicile-travail certes, mais aussi loisirs, santé, formation, etc.) que de simples trajets programmés entre une centrale et un compteur EDF, et inversement... !

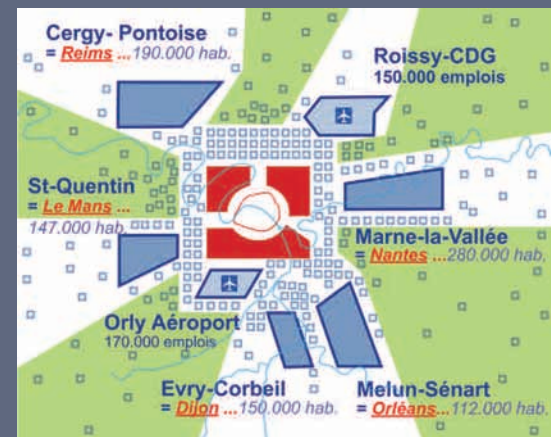
À se demander aussi si, culturellement, l'image de la « rocade » ne ressort pas du fantasme routier de la voie de contournement en « périphérique », censée détourner le trafic de transit en centre-ville... ? Mais les modes ferrés (métro, tram ou trains) n'obéissent pas aux mêmes règles : Ils peuvent tout à fait s'insérer en milieu urbain, et pour eux le plus court chemin pour aller d'un point à un autre reste et restera la droite... !

Autrement dit, nous militons pour que la réflexion sur la « métropole de l'après-Kyoto » se poursuive au-delà de l'actuel débat sur Grand-Huit ou Arc-Express :

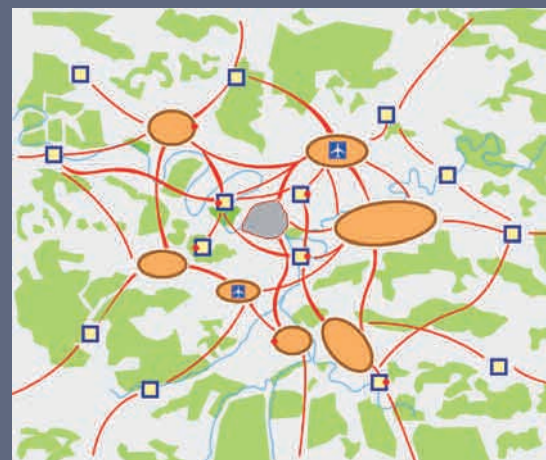
- en s'élargissant à l'ensemble de la région francilienne (... et même au-delà, vers la Champagne, la Picardie, l'Orléanais, la vallée de la Seine... jusqu'à la mer !);
- en pensant les modalités (vitesse, gabarit, fréquences...) et les intermodalités (correspondances) de transports sur l'intégralité des chaînes de déplacements individuels et collectifs ;
- en structurant le développement urbain programmé dans le cadre du SDRIF (60 000 logements / an) par la mise en place d'une armature hiérarchisée de type réticulaire (en réseau plutôt qu'en arborescence...);

- en raisonnant donc en termes de tangentielles multipolaires (de vitesse moyenne : 60 km/h / intergare de 4 à 6 km), notamment entre villes nouvelles, zones urbaines et pôles d'emplois ;

- en confortant et en modernisant bien sûr le réseau axial RER en étoile (vitesse moyenne : 50 km/h / intergare de 1,5 à 2,5 km) ;
- en étendant la maille du métro en réseau souterrain (projet Arc-Express) jusqu'aux zones denses de la petite couronne (vitesse moyenne : 40 km/h / intergare de 1,5 km) ;
- en développant partout les réseaux urbains de proximité (tramways de vitesse moyenne : 20 à 30 km/h) et réseaux de surface (bus propres, navettes gratuites, cycles à disposition type Vélib, liaisons douces et voies vertes...);
- en mettant à l'étude une tarification de tous ces modes de déplacements se rapprochant de la gratuité pour tous ;
- en développant en urgence le même type de réflexion sur le transport des marchandises (aujourd'hui transportées à 84 % par la route / 5 % seulement par le fer... !), en hiérarchisant là aussi le réseau et les modalités (péniches / trains entiers/ « wagons isolés » / containers / camions / livraisons de détail...), entre grands sillons (ferroviaires ou fluviaux), réseaux fret de proximité et plateformes de « logistique urbaine ».



Relier les zones denses existant autour de Paris...



... à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine,



... par un réseau maillé de tangentielles ferrées

Prolongeons le débat sur les vrais enjeux !



Le débat avait plutôt bien commencé, avec le lancement d'une passionnante **consultation d'architectes** sur le concept de la « métropole de l'après-Kyoto » : Les dix équipes ont travaillé, les idées et les **exigences** ont fusé... Mais les choses n'ont pas continué sur cette lancée : L'État - sous la baguette de son président - a eu l'art de **brouiller les pistes**, en faisant passer pour simple (un projet de métro) ce qui est compliqué (la conception d'une métropole)...

La consultation du public sur le « Grand Paris » se voit ainsi aujourd'hui largement « plantée » par une vraie-fausse **opposition** entre deux projets de transport, inutilement mis en concurrence - alors que l'épreuve de force qui se joue en sous-main porte plutôt sur des **enjeux de pouvoir** entre la Région, les collectivités et l'État, sur des conceptions dialectiquement opposées de la **gouvernance** : « *Quel équilibre trouver entre coopération décentralisée, libre administration des collectivités et rôle de l'État ? Peut-on « faire métropole » aujourd'hui sans croiser rôle de l'État et diversité des compétences et initiatives citoyennes, dans l'esprit des lois de **décentralisation** et à l'heure de la **démocratie** dite participative ?* »

Sans préjuger de l'issue du débat sur les tracés, ni des compromis « politiques » à venir sur la gouvernance, le passage en force de la loi consacrant le dispositif de la « Société du Grand Paris » augure mal de la disposition des pouvoirs publics à affronter les vraies questions sur le long terme...

La perspective même de voir tous ces « grands projets » avorter (... faute de financement, comme de consensus sur le portage politique) doit nous interroger sur notre capacité collective à mener un débat démocratique rationnel sur la façon de « penser la ville », notre capacité à construire de nouveaux modèles pour une politique des transports à l'échelle métropolitaine, répondant tout à la fois aux enjeux écologiques planétaires, aux besoins sociaux de justice et d'équité, et à la nécessité de juguler une croissance urbaine aujourd'hui non maîtrisée...

Projet de « tangentielle » ferrée Nord-Sud en Seine-et-Marne

(étude pour le compte de la ville de Mitry-Mory, dans le cadre de « l'appel à initiatives » du Syndicat PARIS-Métropole...)
pour relier Roissy-CDG / Marne-la-Vallée / Melun-Sénart :

... Les « pastilles » d'urbanisation future inscrites au SDRIF sont « magnétisées » autour des pôles-gares de la future ligne ferrée...