



Contribution complémentaire de l'Ardies Val d'Oise

au cahier commun Arc Express et Grand Paris + cahier sur le prolongement d'Eole à l'ouest

A quelques heures de la clôture des débats Arc Express et Grand Paris L'ARDIES Val d'Oise enregistre avec satisfaction l'accord intervenu ce 26 Janvier entre la Région et l'Etat sur une synthèse de bonne augure des deux projets de métro automatique.

Cet accord inattendu demande à être rapidement conforté par de nécessaires ajustements techniques et financiers pour prévenir la tendance à l'enlisement politico-administratif qui a conduit jadis à fausser l'ébauche de Grand Paris portée par la création des (ex) Villes Nouvelles toujours privées de liaisons périphériques adaptées à leur potentiel territorial.

La même dérive ne peut se reproduire sans condamner l'Ile de France à régresser dans le classement des centres urbains d'importance et avec elle le pays tout entier à la remorque de sa Région Capitale pour rester dans le groupe des nations qui comptent.

L'obligation d'améliorer les infrastructures existantes et de les dépasser par un investissement novateur justifie le renfort de la Société du Grand Paris pour mettre en œuvre la double boucle du métro automatique en cohérence avec les priorités régionales de transport.

L'ellipse ferroviaire qui ferme son tracé à StDenis- Pleyel après un parcours par la Défense, Issy, Champigny, Val de Fontenay et Bobigny concrétise l'opération terminale du métro parisien par un bouclage systématique des radiales ferroviaires (métro, SNCF et RER) qui relie Paris intra muros à ses destinations extérieures.

Cette figure est la condition du déploiement périphérique du réseau ferré francilien et de sa fluidité interne. Elle est le pivot du dispositif régional des transports et la clef de son maillage ordonné.

La réalisation d'une infrastructure de cette ampleur doit être parfaitement coordonnée avec les autres urgences de transport unanimement réclamées telles que la transversale (ligne bleue) des trois aéroports extrapolée de la ligne de métro 14 (ex météor), le prolongement d'Eole à l'ouest, les deux tangentielles (nord et ouest) et bien entendu le barreau de Gonesse revendiqué par le Val d'Oise.

Le doublement de cette boucle primaire de proximité pour relier plus à l'est Champigny, Chelles, Clichy Montfermeil au Bourget devrait logiquement faire l'objet d'un chiffrage spécifique car cet arc additionnel n'est pas un barreau du système structurant élémentaire même si il se justifie par des besoins sectoriels reconnus.

Ces besoins entrent en effet en concurrence avec des besoins tout aussi réels à l'ouest de la Région où les options du Grand Paris Express paraissent très hésitantes (rupture de la ligne verte initiale) au point de contredire son énoncé générique.

Il est en effet difficile de faire référence au Grand Paris tant que le réseau de transport final se limite au bouclage d'Arc Express augmenté des liaisons aéroportuaires et autres priorités régionales. Ce programme conséquent et indispensable peut être historique et même civilisationnel il n'en reste pas moins un rattrapage d'équipements à la traîne.

Le rattrapage est celui du retard cumulé d'infrastructures (la plupart des voies ferrées ont été tracées il y a plus d'un siècle !) et du vieillissement des matériels.

Ces deux contraintes additionnées ne permettent évidemment pas de sacrifier le présent à l'avenir ni d'attendre la solution des difficultés du moment (rattrapage) pour investir dans le réseau du futur véritablement constitutif du Grand Paris.

Un Grand Paris authentique doit aller au-delà de l'accord conclu. Il impose nécessairement une synergie fluviale et l'ouverture sur la façade maritime qui requièrent une extension résolue du réseau express à l'ouest pour le connecter à un grand arc Cergy, Achères, Versailles-St Quentin en Yvelines.

Il n'est pas concevable en effet de laisser sans réponse l'attente de l'ouest francilien où l'absence de rocade ferroviaire entre Rueil, St Quentin et Massy compliquée par le manque de rocade routière (Francilienne-A104) entre le Val d'Oise et les Yvelines sape par avance les ambitions économiques les mieux fondées (OIN Seine Aval et renouveau de l'industrie automobile, Confluence et renaissance du transport fluvial, ouverture sur la Normandie maritime et port 2000).

Dans ce contexte la question d'une gare ponctuelle à Saclay s'avère secondaire avec la sanctuarisation de 2300 hectares conservés à l'agriculture qui restreint le développement du campus de l'intelligence à une superficie relativement modeste (350 hectares).

Il est vrai que les Vallées sinueuses et encaissées de la Bièvre et de l'Yvette ne sont pas adaptées à une concentration moderne de structures scientifico-économiques. D'autant que le Cluster envisagé peut sans inconvénient se déployer dans le vaste sillon d'excellence estudiantine qui s'étend d'Evry à Gergy où la place ne manque pas.

Il faut seulement espérer que les candidats rebutés par les difficultés d'une implantation ouest francilienne ne soient pas tentés de chercher un site hors d'Ile de France ou au delà des frontières nationales.

Ce risque est à prendre en compte si rien n'est entrepris pour équilibrer le réseau express à l'ouest par une solution ferroviaire appropriée.

Aussi l'Ardies Val d'Oise estime nécessaire d'accélérer les études de faisabilité de la rocade francilienne des TGV qui implique la construction des interconnexions TGV ouest (Mantes-Massy) et nord (Cergy-Roissy) en continuité de la LGV Normandie et de l'interconnexion TGV sud qui a fait l'objet d'un débat public parallèle.

Cette infrastructure constituerait la seconde phase décisive du réseau ferroviaire du Grand Paris qui porterait efficacement son nom pour dégager les sillons du réseau classique et régler au mieux la question du fret appelé à une croissance continue.

L'Ardies n'imagine pas qu'un projet de cette ampleur ne réhabilite pas du même coup l'investissement routier (prolongement de la Francilienne) sans lequel aucune intermodalité productive n'est concevable en grande couronne et donc aucune offre de transport collectif véritablement aboutie.

