

V. Recommandations

V.1 Le développement durable du Grand Paris

Le métro automatique du Grand Paris : un véritable projet de développement urbain

Le Grand Paris est avant tout « un projet urbain, social et économique ». Le futur métro automatique du Grand Paris constitue l'infrastructure d'appui de ce projet qui doit unir les grands territoires stratégiques de la région. *L'évaluation stratégique environnementale a d'ailleurs souligné l'importance de considérer ce projet non pas comme un projet d'infrastructure classique mais comme un véritable projet de développement urbain.*

Contribution du métro automatique à la maîtrise de l'étalement urbain

Sans une desserte suffisante en transport public, la périphérie parisienne risque de connaître une urbanisation diffuse, à l'image de celle des banlieues de nombreuses villes du centre et de l'ouest des Etats-Unis où la voiture particulière est quasiment l'unique mode de transport disponible.

Si, au contraire, les zones périphériques à urbaniser sont équipées d'un système de transport public de grande capacité, il est possible de viser des formes d'urbanisation nettement plus denses.

Le succès du métro automatique dépendra donc surtout de la capacité à encourager la densification de la population et des activités autour des gares selon les principes du développement durable.

La nécessité de mise en œuvre de mesures d'accompagnement

Toutefois, *la construction du métro n'est pas une fin en soi*. À lui seul, le métro ne peut assurer la réussite des objectifs économiques et sociaux du Grand Paris ni les obligations de limitation des coûts externes du développement urbain.

Il faut intégrer le concept du métro automatique dans un véritable projet d'aménagement de la périphérie intégrant des objectifs multiples :

- créer une capacité d'accueil appropriée de la croissance prévue de la population et de l'emploi ;
- créer des réseaux de transport efficaces assurant de fortes améliorations d'accessibilité à tous les territoires du Grand Paris ;
- assurer un développement urbain respectueux de l'environnement et conforme aux objectifs du Grenelle de l'Environnement.

En particulier, il s'agira de limiter l'étalement urbain et de contenir l'utilisation de la voiture particulière dans des limites acceptables. Pour atteindre ces objectifs, il faudra aussi prendre les mesures d'accompagnement appropriées (mesures fiscales, de tarification, de réglementation liées à l'usage du sol, au stationnement...).

V.2 Mobilité, accessibilité

Concernant le volet « mobilité, accessibilité », il est recommandé de :

- prévoir des correspondances de bonne qualité avec les autres lignes de transport public, notamment le rabattement bus ;
- privilégier un système tarifaire intégré de sorte que les voyageurs payants puissent voyager de leur lieu de départ à leur lieu de destination avec un seul titre de transport et éviter les entraves lors des correspondances ;
- favoriser l'accessibilité des gares par la route (diminuer la congestion aux abords des gares, des parkings), favoriser l'usage des modes doux ;
- mettre en œuvre une politique de stationnement globale qui favorise l'usage des transports public surtout dans les zones vouées à être densifiées et prévoir les espaces nécessaires à la construction de parkings de dissuasion à proximité des gares.

De manière générale, toutes les mesures qui permettent d'accroître le report modal et la diminution de la circulation automobile est recommandé et aura un impact sur les thématiques air, énergie et climat.

V.3 Proposition d'un fuseau restreint

V.3.1 Opportunités pour un tracé en aérien et propositions de tracé

Cette thématique a été analysée de façon transversale sous deux angles : un positionnement des gares à partir des données de mobilité (accessibilité par les usagers, correspondances existantes avec les voies radiales) et d'urbanisme (possibilités de densification du bâti, présence de pôles de développement...) combinées aux contraintes naturelles, et la

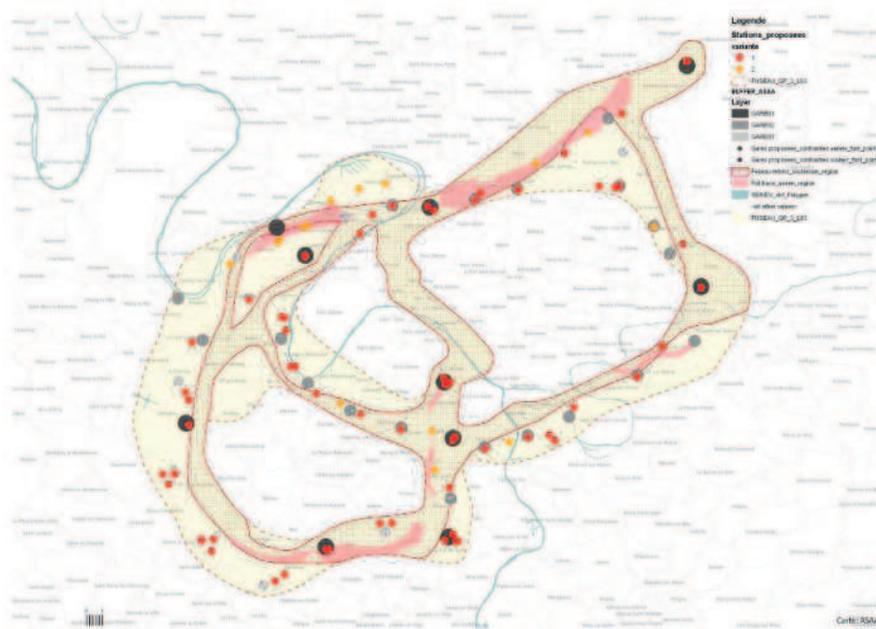
recherche de possibilités de réduire le fuseau proposé par le Maître d’Ouvrage.

La carte ci-dessous présente trois informations :

- le positionnement des gares potentielles sur le fuseau d’étude, telles qu’identifiées par le groupement. Il est le même que pour le scénario aérien / terrestre. Certaines gares potentielles sont représentées par un groupe de points car la zone concernée présente plusieurs opportunités ;
- un fuseau restreint (en rouge) dans lequel il conviendrait de privilégier le tracé du projet souterrain. Ce fuseau a été établi par BURGEAP sur la base des contraintes souterraines identifiées au cours de l’évaluation environnementale ;
- les secteurs où un passage en aérien est envisageable.

Globalement, ces informations ne sont pas contradictoires : le fuseau restreint proposé comporte une bonne partie des gares potentielles identifiées.

Les principaux cas de divergence se situent au niveau du plateau de Saclay (secteur Ouest), du secteur de Créteil / Champigny-sur-Marne (secteur Sud-est, boucle de la Marne) et du secteur d’Aulnay-sous-Bois (secteur Nord-est).



Pour les portions envisageables en aérien, l’Arc Nord, de Roissy à Gennevilliers est déjà un territoire marqué par l’infrastructure lourde (Bretelles autoroutières, Ouvrages de franchissement ferrés et routiers, Grandes emprises aveugles...). Le Sud est plus différencié, avec clairement une possibilité de mutualisation avec l’A6. A l’ouest de cet arc, de Massy à Orly, il y a une possibilité de passage en aérien intéressante et unique du fait qu’elle pourrait s’articuler sur une suite de types d’emprises différentes mais continues. A l’Est, un branchement à l’A4 peut être exploité sur une distance de 6 km.

☞ Ces cas de divergence seront tranchés par le Maître d’Ouvrage à l’avancement du projet.

V.3.2 Recommandations par rapport aux scénarios étudiés

Scénario aérien/terrestre

Il est recommandé de suivre de près l’incidence du projet sur les eaux en général. La compatibilité du projet au SDAGE est dépendante de :

- la préservation et l’amélioration de la qualité des cours d’eau et de leur continuité écologique. Il s’agit au maximum de limiter les atteintes à la qualité des eaux superficielles et de maintenir les capacités de circulation du transport solide et des poissons ;
- la préservation qualitative et quantitative des eaux souterraines (voir ci-dessous).

Nous recommandons la réalisation d’études hydrauliques détaillées (faible superficie étudiée) le plus en amont possible de la phase de conception. Effectivement, même pour un scénario aérien/terrestre, la conception du projet doit s’inscrire dans la recherche du nombre minimal de forages concernés par un déplacement ou un arrêt d’exploitation. La compensation qui consiste à réaliser de nouveaux forages en dehors de l’emprise du projet peut ne pas être totale en matière de volume et de qualité de l’eau.

Nous recommandons également la réalisation d’études hydrogéologiques adaptées à la problématique des ancrages et des fondations.

Le dernier point de recommandation concerne les études géotechniques. Elles ont un rôle central dans l’optimisation du projet dans de nombreuses thématiques ayant trait au sous-sol : vibrations, géologie, hydrogéologie, interactions avec les réseaux souterrains et les risques naturels.