

**ASSOCIATION REGIONALE POUR LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES  
ECONOMIQUES ET DE LA SECURITE**

*DANS LE DEPARTEMENT DES YVELINES*

LE PRESIDENT

Monsieur le Président  
CPDP réseau du « Grand Paris »  
100 avenue de Suffren  
75015 PARIS



Versailles, le 13 décembre 2010

Objet : CPDP réseau de transports du « Grand Paris »

Monsieur le Président,

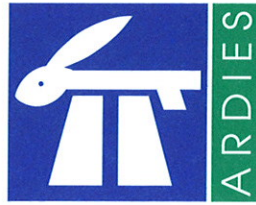
Dans le cadre des débats publics menés simultanément sur les projets de réseaux de transports du « GRAND PARIS » et « ARC EXPRESS », j'ai l'honneur de vous remettre sous le présent pli une note de réflexion de notre association portant sur la fusion nécessaire de ces deux propositions.

Ce texte constituera notre contribution aux débats.

Je vous serais très obligé de bien vouloir le prendre en considération.

Avec mes remerciements, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma plus vive considération.

Patrice Henry Duchêne



## ASSOCIATION REGIONALE POUR LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES ET DE LA SECURITE

DANS LE DEPARTEMENT DES YVELINES

Versailles, le 13 décembre 2010

LE PRESIDENT

### CPDP ARC EXPRESS ET CPDP GRAND PARIS NOTE DE REFLEXION DESTINEE AUX PRESIDENTS DES COMMISSIONS

Les pouvoirs publics ont lancé conjointement les débats publics relatifs à la réalisation des réseaux de transports prévus d'une part dans le projet du gouvernement du « Grand Paris », et d'autre part dans le projet « Arc Express » proposé par le Conseil régional d'Ile de France.

Une première vision de ces deux propositions fait apparaître des différences très importantes dans la conception des deux réseaux :

**ARC EXPRESS** a pour objectif de répondre aux besoins immédiats en transports dans la Petite Couronne urbanisée et de résoudre les difficultés liées à une trop longue absence d'investissements en transports collectifs dans des secteurs de la proche Couronne où, ces dernières années, la densification en emplois et en logements a été très forte. En première étape, le projet « ARC EXPRESS » porte sur la réalisation de deux ensembles, l'un au sud et l'autre au nord de l'agglomération, à quelques kilomètres seulement des limites de Paris, à l'intérieur du périmètre compris entre le Boulevard Périphérique et A86.

Le projet régional constitue donc un accompagnement à posteriori d'un développement économique et urbain très important.

Les objectifs proposés par le Gouvernement dans le projet du « **GRAND PARIS** » sont beaucoup plus ambitieux, car ils embrassent un territoire beaucoup plus large, avec un réseau qui, s'il permet, pour partie, de combler un peu du retard des investissements sur la Petite Couronne, il définit surtout des territoires stratégiques pour la Région (OIN de Seine Aval et du Plateau de Saclay, Aéroports, La Défense et ses extensions etc.) et le réseau de transports nécessaire pour les mettre en relations et en assurer le développement. La volonté d'Aménagement du Territoire est donc beaucoup plus forte dans le projet gouvernemental, le réseau de transports y jouant un rôle d'entraînement du développement. Le projet se présente comme une grande rocade francilienne, desservant les grands territoires stratégiques et notamment, à l'Ouest La Défense et le secteur de Versailles et un barreau central traversant Paris lui donnant la forme d'un **8**.

A priori, que ce soit « ARC EXPRESS » ou « GRAND PARIS », les deux projets privilégient une technique de métro automatique léger enterré, tout en laissant la possibilité de développer d'autres solutions (tram classique ou tram-train).

Au-delà de leurs différences ces deux projets font apparaître des incohérences et des lacunes :

En premier lieu, même s'ils font apparaître les points de correspondance avec un réseau des transports collectifs franciliens essentiellement radial, aucun des deux projets ne fait apparaître comment il tient compte des réseaux existants, ni, surtout, comment il s'insère dans les « coups partis » (tram de la Petite Ceinture de Paris, tram Vélizy-Viroflay-Châtillon-Montrouge, prolongement du TVS-T2- au Pont de Bezons, etc.) ou avec les projets en cours (tangentiels Nord et Ouest, prolongement d'EOLE à l'ouest).

Aussi, certains tronçons des deux projets paraissent en concurrence avec des lignes existantes ou en cours de réalisation : l'exemple le plus emblématique étant la partie du T1 qui figure dans un des faisceaux nord d'ARC EXPRESS.

Les choix techniques (métro automatique enterré de type ligne 14) paraissent incertains et coûteux comparés à une technique sûre et moins lourde (VAL) ou au tramway.

De ce fait, les coûts ne paraissent pas très sûrs et les délais de réalisation assez mal cernés, alors que le financement est prévu sur emprunt.

De nombreuses emprises existent (emprises ferroviaires sous-utilisées, emprise du TVM entre Croix-de-Berny et Créteil), ont déjà été réservées (comme par exemple le long de la RD 36 entre les départements des Yvelines et de l'Essonne), ou même sont possibles (comme le long de l'A86 entre Clamart et Antony) pour des transports collectifs en site propre. Il conviendrait de les faire apparaître sur les plans et de les utiliser par priorité. Les expériences réussies, (comme le succès considérable du bus en site propre du TVM, le long de la RN 186, susceptible d'être transformé en tram), ne sont pas évoquées.

Il faut par ailleurs remarquer que, en 1930 il existait plus de 1000 km de tramway en Ile de France, qui ont tous été supprimés avant la fin des années 1950 (comme par exemple les tramways de Versailles. Il pourrait être intéressant de ressortir les plans de l'époque pour voir si certaines lignes pourraient être remises en service.

En dernier lieu, les deux projets sont présentés comme concurrents, alors qu'ils sont, en réalité, complémentaires.

Cette complémentarité des projets est apparue aux yeux des responsables régionaux. Aussi, ceux-ci ont récemment proposé de les rapprocher, sous la forme d'un Schéma Régional des Transports, actuellement sommairement cartographié. La région propose de l'assortir des modalités de sa réalisation. Il paraît également répondre à certaines des remarques évoquées ci-dessus.

A l'issue de cette analyse, il convient toutefois de constater que la Grande Couronne Parisienne est très défavorisée par le projet « ARC EXPRESS » du Conseil Régional d'Ile de France et (un peu moins) par le projet du « GRAND PARIS ». Il est en effet à craindre que le montant des investissements à réaliser n'assèchent durablement la totalité des fonds

affectables aux transports en Ile de France, ce qui empêchera la réalisation des investissements routiers indispensables, d'une part, aux déplacements d'habitants de la Grande Couronne chassés par l'évolution des prix de l'immobilier des secteurs denses et biens desservis par les transports collectifs, et d'autre part aux entreprises (et notamment à ce qui reste de l'industrie en Ile de France), pour lesquelles la route est un incomparable outil de travail. En conséquence, il faut noter également que la politique des pôles d'échanges, corollaire en Grande Couronne, d'une priorité aux transports collectifs nous semble aujourd'hui bien oubliée.

C'est pourquoi il nous paraît prématuré de donner un avis sur chacun de ces deux projets alors qu'une synthèse paraît désormais possible. Il faut également noter la très grande frustration des Franciliens de Grande Couronne face à deux projets d'aménagement qui paraissent ignorer l'essentiel de leurs difficultés.