

Stratégies de Synthèse des Projets de Transports dans le cadre du Grand Paris et de la Région Capitale

Pour les 3 Commissions Particulières de Débat Publics (CPDP) :
Réseau de Transport Public du Grand Paris (SGP)
Arc Express (STIF) / RER EOLE (RFF)
du 1^{er} octobre au 30 janvier 2010

Contribution au Think Tank
« **Attractivité du Grand Paris** »
Valérie Sachs (Conseiller de Paris)

Cette étude a pour objet de présenter un point de vue indépendant
sur les différentes politiques de Transports dans la Région Capitale
et sur le grand projet de Métro Automatique de la Société du Grand Paris

Christian de Perthuis
Consultant IT / NTIC / SI
Ministères / Transports
1^{er} novembre 2010

Synthèse

Cette contribution centrée sur les transports du Grand Paris a pour objectif de proposer un schéma optimisé de transport. Il part d'une approche géographique, dans laquelle le Grand Paris doit devenir une Métropole mondiale ouverte sur la mer, exploitant au mieux la Seine et l'Oise. Cette métropole est bâtie autour de pôles stratégiques de croissance périphériques. Il part également d'une approche technique, valorisant au mieux le patrimoine d'infrastructures. Cette valorisation passe autant par une modernisation très profonde de l'existant, que par la mise en place de nouvelles infrastructures structurantes de rocade et la volonté déterminée de mettre en œuvre de l'intermodalité et un meilleur maillage du réseau existant. Sont analysés et revisités les éléments des projets et grandes perspectives actuellement en débat, à savoir celle de l'État, de la Région et des Architectes.

Nous pensons que pour essayer de concilier les projets, il faut dans un premier temps se mettre d'accord sur un tronc commun central en proche couronne. Ce serait une boucle fermée et complète qui relierait les pôles de Pleyel, La Défense, Saint Cloud, Issy/Boulogne, Cachan jusqu'à Val de Fontenay qui sont des pôles d'avenir et croisant une forte densité urbaine. Ces pôles sont des nœuds d'échange intermodaux d'envergure régionale depuis lesquels partent les radiales présentes et futures.

Ensuite un nouvel Axe Nord/Sud jusqu'aux Aéroports internationaux de Roissy, du Bourget et d'Orly doit voir le jour autour du prolongement de la ligne 14 automatisée (Météor).

Il faudra enfin revoir complètement le choix des tracés en grande couronne, ainsi que celui du gabarit et du périmètre pour garantir la cohérence de l'ensemble. Le cas de la desserte entre Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Orly est le plus urgent à repenser. L'option d'un Tram-Train interopérable avec les réseaux ferroviaires existants (RER B et C) desservant ce Plateau Stratégique est préférée.

Concernant les infrastructures interrégionales, nous mettons l'accent sur le fluvial et les projets d'infrastructures de Lignes à Grande Vitesse. Le développement du port d'Achères, de Gennevilliers, du canal Seine-Nord Europe et l'amélioration des capacités fluviales en aval de la Seine permettront une ouverture majeure de Paris vers la mer. Pour le ferroviaire, nous proposons de finaliser la Rocade Sud TGV par l'Interconnexion Sud entre Massy et Orly et permettre la desserte multimodale de l'aéroport d'Orly. Enfin nous relient Paris et Le Havre via une LGV Normandie en connexion directe avec les pôles de La Défense, Pleyel et Roissy, mixte avec des infrastructures FRET pour permettre aussi le ferroutage des marchandises entre les différents ports.

La Commission nationale du débat public (CNDP) lance un large débat du 1^{er} octobre 2010 au 1^{er} février 2011 conformément à la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il porte sur l'opportunité, les objectifs, le tracé et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Il est engagé et coordonné avec l'autre projet de rocade présenté par le Conseil Régional d'Île-de-France, dénommé "Arc Express". Le Président de la Commission particulière est le Préfet François Leblond. Nos propositions sont bâties sur les éléments des deux projets et apportent une solution de synthèse en s'appuyant sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État. Ce rapport est une contribution à ce débat.

Cette étude aborde de manière concrète les problématiques de transports dans la Région Capitale ainsi que les projets et solutions proposées par le Conseil Régional et le Secrétariat d'Etat pour y remédier. Du fait de la complexité des problèmes posés, ce rapport aura en conséquence une relative technicité.

Un Débat Vital pour le Grand Pari(s) de la croissance et de la Mobilité

Paris a l'envergure d'être une grande métropole au **niveau mondial**, classée au rang des plus influentes comme le sont aussi New York, Londres, Shanghaï ou Tokyo¹. Cette métropole pèse déjà plus de 12 millions d'habitants et génère à elle seule le PIB de la Suisse. L'économie de l'Île-de-France, Région Capitale représentant 28 % du PIB national, est le moteur incontestable de l'économie nationale. Une impulsion de croissance de 4 % de la région, peut donc largement stimuler 3 points au niveau national. C'est donc un **enjeu national**.

Pour cela la **modernisation des transports** et le développement de pôles économiques en périphérie parisienne est une nécessité. Certains secteurs comme le Plateau de Saclay, Plaine-Commune, Evry/Orly, le quartier de La Défense ou la cité Descartes sont identifiés comme stratégiques pour le futur de l'économie métropolitaine.

Sa place privilégiée et géostratégique d'excellence au cœur de l'Europe, sur les axes Londres-Milan-Rome, Strasbourg-Munich-Vienne et Barcelone-Bruxelles-Amsterdam, permettra aussi à Paris de devenir le **carrefour de la mobilité européenne**. Un grand hub aéroportuaire et ferroviaire de niveau européen peut émerger très simplement grâce aux interconnexions possibles entre les Lignes à Grande Vitesse et les aéroports internationaux mutualisant leurs nombreux atouts : première plateforme aéroportuaire d'Europe continentale reliée au TGV ultra-rapide.

Enfin le projet du Grand Paris doit aussi s'inscrire dans le **débat institutionnel** plus large initié par le rapport du sénateur Philippe Dallier et le comité pour la Réforme Territoriale présidée par l'ancien premier ministre Edouard Balladur pour donner à la Région Capitale les meilleures institutions possibles et aptes à gouverner cette métropole mondiale de 12 millions d'habitants.

Le Temps des Grands Projets

Au cours de l'année 2009 les annonces de grands projets de transports ont été forts nombreux en raison de multiples facteurs :

- d'une part l'échéance du SDRIF (1994-2009) et du CPER (2007-2013) pour le Conseil Régional,
- la consultation interministérielle sur le Grand Paris lancée par le Ministère de la Culture, qui a exposé à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine les travaux des 10 équipes d'Architectes/Urbanistes sélectionnés,
- la création du Syndicat d'Etude Mixte « Paris Métropole » portée par le Maire de Paris,
- la campagne pour les élections régionales (de mars 2010)
- la réforme des collectivités territoriales (dont le rapport est présidé par l'ancien Premier Ministre Balladur)
- la réforme sur la taxe professionnelle (présentée dans le budget 2010)
- le débat sur le mode de gouvernance du Grand Paris (préconisé par le Sénateur Philippe Dallier)
- Et bien sûr le projet de Christian Blanc, secrétaire d'Etat en charge d'aménager la Région Capitale.

Les acteurs publics (Etat, Région, Départements, EPA et Sociétés de Service Public) ont donc fait nombreuses annonces. Il y a tout d'abord la **Région** et le **STIF** présidé Jean-Paul Huchon avec :

- Le nouveau SDRIF approuvé par le Conseil Régional fin 2008 qui est toujours en attente de validation par l'Etat et déterminera le prochain Contrat Plan Etat Région (CEPR)
- Le Plan de modernisation pour les Transports de 17 milliards d'euros de la Région
- Les nombreuses annonces du STIF sur la modernisation des RER, le projet ArcExpress, les prolongements de la ligne 14 au Nord et d'EOLE à l'Ouest.

Enfin de nombreux **rapports** ont animé les questions des transports :

- Le rapport de la réforme des collectivités territoriales présidée par l'ancien Premier Ministre Balladur,
- Le rapport du sénateur Philippe Dallier sur le mode de gouvernance du Grand Paris,
- Le rapport du député Gilles Carrez sur le mode de financement des projets de transports,
- L'amendement du parlement sur le patrimoine de la RATP pour doper le patrimoine immobilier de l'entreprise et la préparer à la concurrence.

Les avis des architectes (issus de la Consultation lancée par le Ministère de la Culture) et les projets des Sociétés de Services Publics sont aussi à prendre en comptes. A ce titre la SNCF a présenté le projet de créer 12 nouvelles gares TGV en Ile de France, comme une sorte de réponse au Projet de Christian Blanc, semblant dans un premier temps plus avantageux pour la RATP que pour le tandem RFF/SNCF.

Christian Blanc, secrétaire d'Etat à la Région Capitale, a présenté le tracé d'un nouveau réseau de transports métropolitain lors du discours du Président de la République le 29 avril 2009 à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine. Il s'agit d'un plan global de 35 milliards d'euros. Une partie de cette somme pourrait aussi être financée par le grand emprunt.

Face à cette floraison de projets et d'effets d'annonces nous avons voulu analyser les nécessités vitales du Grand Paris en matière de Transports, les réponses apportées par la Région et le projet du Secrétaire d'Etat et suggérer des avis non contraignant.

¹ Globalization and World Cities Research Network

Executive Summary

Nous nous félicitons tout d'abord de l'avancé du débat et de l'adoption définitive par le parlement du projet de loi (Assemblée nationale le 26 mai 2010 et le Sénat le 27 mai, publié au JORF le 3 juin) relatif au volet transports du Grand Paris. Dans cette étude nous avons voulu analyser plus en détail avec un point de vue technique les différents projets et tracés du réseau primaire de transport et proposer des axes de réflexion et de faisabilité.

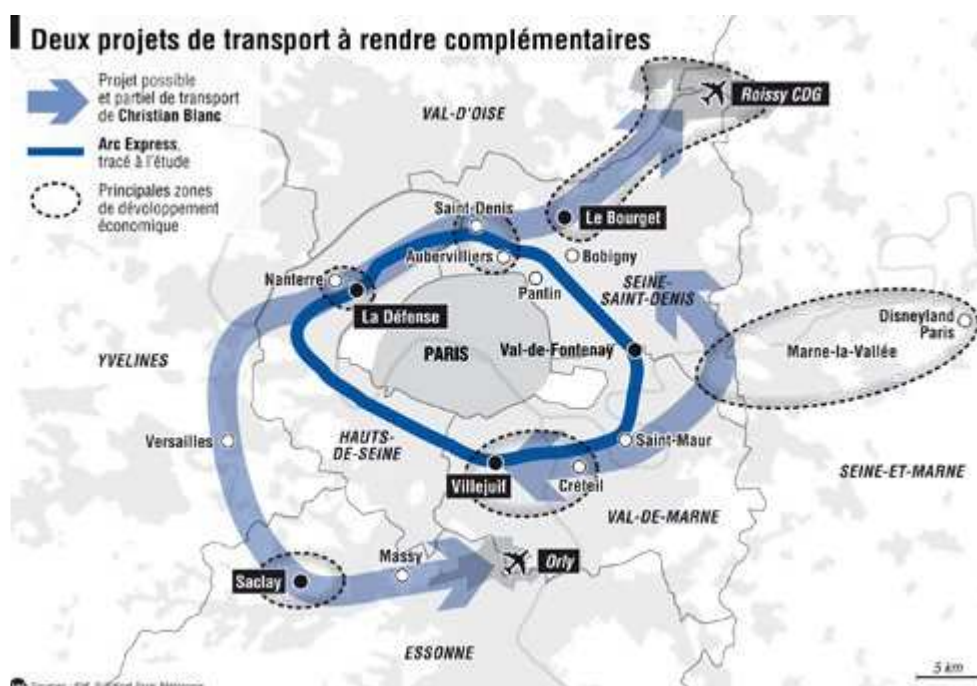
Nos recommandations sur le tracé du réseau primaire :

Le choix des huit pôles de croissance stratégiques en périphérie de Paris est une bonne initiative. Les relier entre eux par un réseau automatique et performant tout en garantissant les trajets de banlieues à banlieues est une nécessité partagée pour harmoniser l'aire métropolitaine de la capitale.

La volonté de l'amélioration de **desserte des Aéroports** par un **axe Nord/Sud** dans le prolongement de la ligne **METEOR** (ligne 14 entièrement automatisé) est une bonne initiative :

- Prolongement au **Nord** jusqu'à **Pleyel** (dédoublage le long du trajet de la ligne 13) : puis desserte ferroviaire expresse RER/TGV depuis **Pleyel** jusqu'à **Roissy** en passant par **Le Bourget**.
- Prolongement au **Sud** par la reprise de la **Ligne 7** (branche Villejuif) jusqu'à **Orly**.

Le choix du tracé de rocade diffère cependant fortement entre l'Etat et la Région notamment en grande couronne.



Arc Express et la rocade de petite couronne :

Nous pensons dans un premier temps qu'il serait plus opportun de privilégier la réalisation d'**Arc Express** sur un tracé en **boucle fermée et complète** qui relierait les pôles de **Pleyel, La Défense, Saint Cloud, Issy/Boulogne, Cachan** jusqu'à **Val de Fontenay** qui sont des pôles d'avenir et croisant une forte densité urbaine. Ce projet est absolument nécessaire pour rationaliser les déplacements inter-banlieue et maîtriser enfin l'urbanisation de la proche petite couronne. Les pôles de **Saint Cloud, Issy/Boulogne et Val de Fontenay** sont en effet des pôles d'échange intermodaux d'envergure régionale et nécessiteraient de ce fait d'être aussi raccordés au projet. Il serait bon aussi de prévoir un nombre de stations dense tous les 500/700 mètres pour irriguer profondément la petite couronne et renforcer ainsi l'intermodalité avec les lignes radiales existantes, tout en garantissant une vitesse commerciale élevée. Enfin il se réjouit que la CNDP ait été saisie pour ce projet dès 2010 en même temps que pour le « Grand Huit ».

Tracé recommandé pour **Arc Express** en petite couronne :

- **Arc Nord (93)** : Arc Express depuis La Défense (92), puis Pleyel (93) qui continuerait ensuite à l'Est de Paris jusqu'à Val de Fontenay (94).
- **Arc Sud (94)** : Privilégier le tracé proposé par l'association **Orbival** dans le val de Marne depuis Val de Fontenay (94) jusqu'à Cachan (92) avec un maillage important avec les lignes radiales existantes.
- **Arc Ouest (92)** : La Défense, Rueil, St Cloud, Boulogne, Issy puis Cachan.
→ **Ce dernier Arc n'est pas planifié mais il est absolument nécessaire pour fermer la boucle !**

Privilégier une distance interstation de 500/700m au lieu des 3km annoncés pour garantir un trafic élevé, une utilisation optimale et la rentabilité même du projet. Enfin profiter de la dynamique en prolongeant et raccordant à ce projet les lignes de radiale de métro existantes (notamment ligne 12 à Issy, ligne 4 à Mairie de Saint-Ouen, ligne 1 à Nanterre-Préfecture., ligne 7 au Bourget, ligne 8 à Issy Val de Seine...) pour réaliser des opérations de maillage du territoire et garantir ainsi une meilleure cohérence de l'ensemble.

Le tracé de la Grande Boucle en grande couronne :

Le tracé de la **Grande Boucle** (en grande couronne) proposé par la Société du Grand Paris est malheureusement moins pertinent surtout dans l'Ouest Parisien. La partie Ouest de la Grande Boucle (Rueil – Versailles – Saclay) est en effet très incertaine : Rueil – Versailles étant uniquement réalisable en tunnel (comme le fut de même le Dupleix de l'autoroute A86 qui a pris 30 années de longues concertations) et existe surtout déjà en ferroviaire : Ligne DEFI La Défense – Versailles qui prend 16 minutes actuellement.

Boucle Sud : « Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saclay, Massy et Orly »

Il est absolument vital de desservir le **Plateau de Saclay** en transport en commun, pôle de croissance stratégique et incontestable. Mais il serait plus pertinent de réaliser ce barreau par une solution ferroviaire en surface au gabarit UIC comme un tram-train que par un métro automatique souterrain. Nous pourrions en effet profiter du faible taux d'urbanisation du Plateau de Saclay par tracé aérien. De plus le gabarit ferroviaire UIC permettrait de l'interconnecter plus facilement avec les gares de **Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles Chantiers** et de **Massy** dont des travaux de rénovation sont déjà programmés. Les délais de construction, l'interopérabilité et le cout financier s'en ressentiront assez fortement aussi.

Boucle Ouest : « La Défense – Rueil Malmaison – St Cloud – Versailles »

La Fédération Nationale des Usagers des Transports IDF reste assez dubitative sur la pertinence du Tracé « **Rueil – Versailles** » envisageable uniquement en métro souterrain comme a du l'être aussi le même tronçon de l'autoroute A86 (après 30 longues années de concertations et de travail laborieux) étant donné la forte urbanisation de ce secteur, le dénivelé important et l'importance de son patrimoine culturel. De plus le tracé « **La Défense – Versailles** » : existe déjà en ligne Transilien SNCF (Mission DEFI qui prend 15 minutes seulement). Une solution plus simple serait de prolonger le **Métro 10 à St Cloud** (avec réalisation de longs escalators sous la colline) et l'interconnecter avec **Arc Express** et la gare **SNCF** pour y réaliser un grand pôle intermodal. Enfin **Arc Express** pourrait aussi passer par **Rueil-Malmaison** plus à l'Ouest avant de remonter vers **La Défense**.

Boucle Est : « Le Bourget – Clichy Montfermeil – Noisy-Champs »

Nous comprenons parfaitement la nécessité de désenclaver Clichy-Montfermeil et l'Est de Paris. Cependant cette boucle étant assez éloignée de l'agglomération parisienne, le rapport de Gilles Carrez ne l'envisage comme étant non prioritaire dans un premier temps et réalisable seulement en phase 3. Enfin Noisy-Champs n'a pas du tout la carrure d'un pôle intermodal même si elle est effectivement envisagée comme étant un pôle de croissance. C'est pourquoi nous pensons qu'il serait plus profitable d'envisager de réaliser la boucle en petite couronne par **Val de Fontenay** comme l'envisage la région avec les projets **Arc express et Orbival**. Enfin la desserte verticale du secteur de Marne La Vallée pourrait se réaliser plus facilement grâce à un tram-train en surface.

Conclusion sur la Grande Rocade :

Il serait donc plus opportun d'envisager la réalisation de la grande boucle par des prolongements de tangentielles en surface comme l'envisage la SNCF que par une nouvelle infrastructure en métro souterrain. Le maillon le plus prioritaire serait la desserte du plateau de Saclay. Il serait judicieux d'étudier la possibilité d'y réaliser un **tram-train écologique en surface**, dans cette zone peu urbanisée, et interopérable avec les grandes gares ferroviaires satellites existantes : **Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles Chantiers, Massy et Orly**. Les avantages de cette infrastructure seraient tout d'abord son moindre coût ainsi que son interopérabilité avec les infrastructures et réseaux ferroviaires existants.

Le choix du gabarit le plus approprié : Métro (petit) ou Ferroviaire (grand) ?

Compte tenu de ce que nous venons de dire :

Pour la petite rocade : Le Métro automatique souterrain (via RATP) pour l'axe Nord-Sud (M14 METEOR) et la petite rocade « Arc Express » en boucle fermée et complète semble indubitablement la solution la mieux appropriée par rapport à la densité du bâti existant de la petite couronne.

Pour la grande rocade : Cependant plusieurs solutions ferroviaires au grand gabarit standard (UIC/SNCF/RFF) en surface (ou aérien) seraient plus intéressantes pour la grande rocade en grande couronne (Boucle Nord, Est et Sud) et permettrait de faciliter grandement les interconnexions entre les RER et les projets de Tangentielles (SNCF) au même gabarit. Le train-tram pourrait ainsi garantir l'interopérabilité des modes de Transports avec les infrastructures existantes comme la Grande Ceinture Ferroviaire. Ces solutions sont à étudier sérieusement pour le **Plateau de Saclay** au Sud-ouest et la **Cité Descartes de Marne-La-Vallée** à l'Est où des trams-trains écologiques pourraient faire de ces campus des vitrines en matière de développement durable et de cité du savoir.

Relier La Défense et Roissy via le prolongement du RER EOLE à l'Ouest et à l'Est

Notre idée principale pour relier La Défense à Roissy consiste à prévoir la mixité d'usage RER/TGV et l'interopérabilité du prolongement du **RER E à La Défense** avec la future **LGV Normandie (Paris – Rouen – Le Havre)** et une nouvelle desserte **d'EOLE au Nord-est vers Roissy** :

- La réalisation du prolongement du **RER E (EOLE)** entre **La Défense** et **Saint-Lazare** est une nécessité vitale pour délester le **RER A**. Il permettra de plus de désengorger la Défense qui est au bord de la saturation, d'irriguer la Vallée de la Seine et relier Mantes-la-Jolie au Réseau Express Régional (RER).
- Cependant nous soutenons l'idée de réaliser un **tunnel mixte RER/TGV** entre La Défense et Saint-Lazare pour le **RER E (EOLE)** et permettre aussi à des TGV de l'emprunter. Ainsi des TGV Normands pourraient relier directement **Le Havre – Rouen – La Défense – Paris** via ce tunnel et la future LGV Normandie (Liaison Rapide Normandie Val de Seine).
- Enfin à l'Est de Paris il serait techniquement faisable de créer une nouvelle branche du **RER E** vers les aéroports du Bourget et de Roissy via une reprise partielle des anciens projets de CDGExpress et de liaison ELEONOR. Ainsi nous pourrions avoir une nouvelle liaison **Paris – Le Bourget – Roissy** ou bien **Paris – Roissy** directement par le biais du RER E et accessible directement au grand public.
- Au final avec cette seule nouvelle infrastructure nous pourrions réaliser aussi des dessertes express entre **La Normandie, La Défense, Paris et Roissy**. A cet effet l'idée d'importer le concept des **TERGV** qui sont un succès en Normandie renommé à cette occasion en « **RERGV** » en Ile-de-France serait riche en opportunités de développement du fait d'une plus grande accessibilité au grand public de l'offre.

Nécessité de réaliser aussi d'autres projets d'infrastructures :

- **Doubler le tunnel Les-Halles-Gare-du-Nord (3 km)** pour rationaliser enfin l'ensemble du trafic des **RER B et D** (qui y partagent les mêmes voies) et éviter ainsi la congestion souterraine entre ces deux grandes gares qui perturbe tout le réseau ferroviaire francilien.
- **Relancer** la possibilité d'un **nouvel RER F** entre les gares de **Montparnasse** et **St-Lazare** (proposé au SDRIF de 1994), qui permettrait de fluidifier les lignes 12 et 13 du Métropolitain qui sont aujourd'hui largement sous dimensionnées entre ces deux gares régionales, portes d'entrée de la province. De plus un nouvel Axe Nord/Sud serait ouvert pour la traversée rapide de Paris.
- Le projet de **CDGExpress** est bancal : Privilégier plutôt une desserte expresse de type ferroviaire (en RER) entre la future gare de Pleyel au Nord et Roissy. Créer enfin une gare **TGV d'interconnexion « Europe Nord » à Pleyel ou à Aubervilliers** comme le recommande aussi l'architecte Christian de Portzamparc pour mutualiser ensemble les dessertes internationales des gares du Nord et de l'Est.

Les projets d'infrastructure de Lignes à Grande Vitesse :

- Finaliser enfin la **Rocade Sud TGV** par le **barreau d'Interconnexion Sud** entre Massy et Orly et permettre enfin la desserte multimodale de l'aéroport d'Orly, et ainsi délester le trafic saturé sur la Grande Ceinture Ferroviaire (emprunté par le RER C). Donner aussi la possibilité au FRET d'emprunter cette interconnexion pour alléger le trafic Grande Ceinture. Le concept des « **RERGV** » pourraient aussi se développer entre Roissy, Chessy Disneyland, Orly et Massy pour réaliser ainsi une **rocade « RER à Grande Vitesse »** autour de Paris.
- **Relier Paris et Le Havre** via une **LGV Normandie** en connexion directe avec les pôles de La Défense, Pleyel et Roissy avec des infrastructures mixte TGV le jour et FRET la nuit entre les différents ports fluviaux pour réaliser le Grand Paris Maritime et ouvrir la métropole parisienne sur la mer.

L'aménagement du Plateau de Saclay :

La prise en compte du développement du pôle technologique du **Plateau de Saclay** est un point très positif du projet de loi. Le développement de ce campus passe largement par le renforcement de l'offre de transports public apte à le desservir et l'irriguer. Mais le tracé **Versailles – Saclay – Massy**, initialement prévu en métro souterrain est loin d'être pertinent. Il serait préférable de l'envisager par tram-train (compatible au gabarit UIC) comme le sont les projets de tangentiels SNCF pour garantir la compatibilité avec les grandes gares ferroviaires existantes : **Versailles Chantiers, Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy-Palaiseau**, et l'interopérabilité avec les réseaux (**RER B et C**). Un tracé en surface compte tenu aussi de la faible densité du bâti existant serait largement envisageable. Ce serait l'occasion enfin de préserver et mettre en valeur les grands espaces agricoles du plateau ainsi que les sites naturels de la vallée de la Bièvre pour en faire une vitrine de référence en termes de développement durable, de cité du savoir et de pôle de recherche.

Pour le réseau routier : Finir le bouclage de la Francilienne (**A104**) dans les Yvelines par un boulevard urbain de contournement Nord de Poissy qui irriguerait la boucle de Chanteloup tout en préservant le mieux l'environnement. A ce titre l'utilisation du pont de Triel-sur-Seine et du projet de pont d'Achères est une nécessité. Prévoir à ce titre aussi une nouvelle sortie de **l'A13** au niveau de la **D154** ainsi que la mise en deux fois deux-voies de cette route départementale.

Fiches techniques

Améliorer les Dessertes des Aéroports

Relier les aéroports par des Transports en commun rapides directement au cœur de l'agglomération

Les aéroports internationaux de Paris – Orly, Roissy et Le Bourget – souffrent malheureusement d'une très mauvaise offre de service par le réseau rapide de transports en commun. Or ce sont les portes d'entrée de la métropole. L'amélioration de leur desserte avec le cœur de l'agglomération est donc une nécessité capitale pour l'attractivité de la Région.

Aéroport Roissy-Charles de Gaulle :

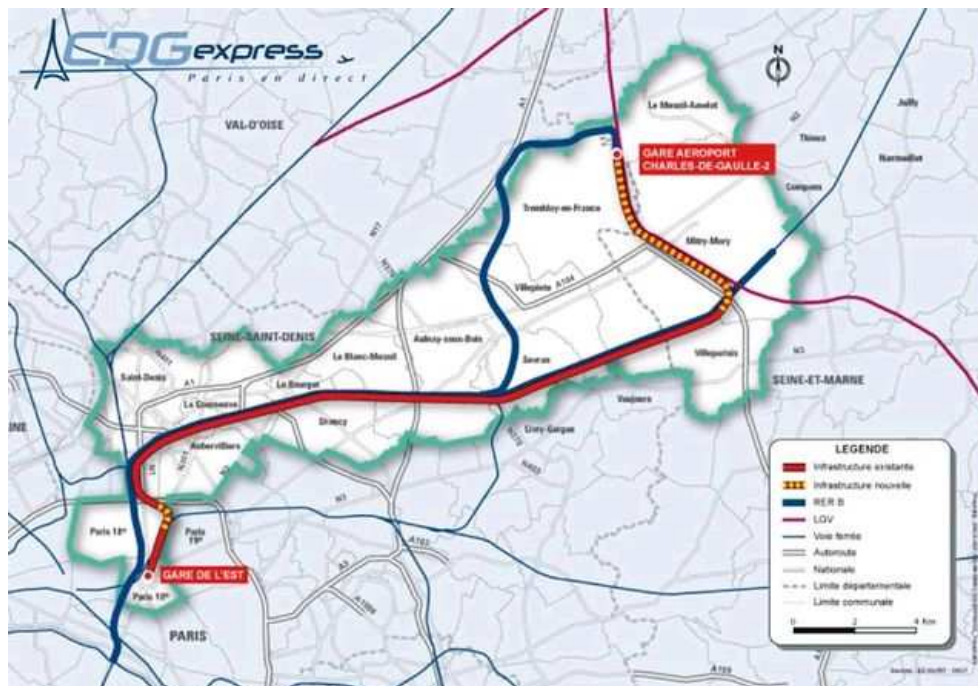
C'est le premier aéroport continental d'Europe et un HUB majeur grâce au pôle intermodal LGV qui lui procure une très bonne desserte TGV. Mais le pôle aéroportuaire est largement victime d'insuffisance pour aller directement dans Paris. L'offre unique assurée par le RER B est saturée depuis fort longtemps et il n'y aucune autre alternative mis à part la route et le taxi. En conséquence le trafic routier, déjà fortement congestionné sur l'Autoroute A1, axe majeur entre Paris et le Nord, est très surchargé et les taxis représentent un lobby puissant dans la desserte des aéroports face aux offres normales de Transports en commun. Enfin les temps de trajet supérieur à 35 minutes par la route pénalisent fortement tous les usagers et salariés de l'aéroport.

Le « CDG Express » : Faiblesses et problèmes du projet initial

Parmi les mesures phares pour améliorer la desserte de l'aéroport, l'Etat a lancé en 2005 le projet « CDG Express » dans le but de relier plus facilement l'aéroport avec la ville de Paris. Le tracé de départ prévoyait initialement un tunnel long de plus de 13 kilomètres qui a été abandonné au profit du tracé dit « virgule » associé à la modernisation des voies du RER B lors de la Commission Nationale de Débat Public en 2007.

Cependant ce projet souffre toujours de plusieurs lacunes :

- La gare de l'Est n'apparaît tout d'abord pas comme étant la gare la plus appropriée pour ce genre de terminus. Privilégier la gare du Nord qui est un terminus international pour les Eurostar et Thalys serait plus intéressant.
- Le financement entièrement privé lié à un prix tarifaire important (20€/trajet) serait décourageant et poserait ensuite des problèmes d'accès au grand public qui menacerait la rentabilité même du projet.



Solution alternative proposé : Moderniser l'existant (RER B) et créer une nouvelle branche d'EOLE (RER E)

Face à l'échec programmé du CDG Express deux axes majeurs sont à étudier :

- Optimiser tout d'abord la desserte existante avec le **RER B** dont le programme de Modernisation Nord B+ est en cours. A ce titre étudier la possibilité de réaliser une desserte expresse « **Gare du Nord – Le Bourget – Roissy** » avec un « **RER Express** » ou « **RER GV** » sur le même concept des « **TER GV** » Normand.
- Etudier ensuite la possibilité de réaliser une nouvelle branche du **RER E** à l'Est au Sud de **Roissy** pour réaliser une desserte « **La Défense – Gare du Nord / Magenta – Le Bourget – Roissy** ». Cette réalisation profitera du prolongement prévu d'EOLE à l'Ouest (La Défense) et est aussi intimement liée au projet **ELEONOR**. Il permettra ainsi de soulager non seulement le **RER A** à l'Ouest mais aussi le **RER B** au Nord.

Ensuite nous préconisons :

- que l'offre soit Grand Public pour assurer le succès et la rentabilité du service comme un RER.
- de desservir aussi des pôles intermédiaires comme Le Bourget et le Parc d'Exposition de Villepinte.
- d'établir un partenariat et d'une concertation plus étroite avec le STIF et la région pour ce projet.
- Enfin d'étudier le choix du terminus envisageable par la Gare de Magenta (RER E) ou bien au futur pôle d'interconnexion TGV à Pleyel au Nord.

Aéroport Paris-Le Bourget : Créer un pôle intermodal RER, Transilien, Métropolitain et TGV

L'Aéroport du Bourget souffre lui aussi d'une mauvaise desserte de Transports en commun. Il est donc nécessaire d'améliorer sa desserte par le RER B et par le prolongement du Métro M7 en réalisant un nouveau pôle intermodal à la gare RER du Bourget.

Le Métro M7 pourrait donc être prolongé au « **Bourget RER** » dans un premier temps, puis jusqu'à la « **Cité de l'air et de l'espace / Aéroport du Bourget** » ensuite. Cette réalisation est prévue par le SDRIF (phase II) aux environs de 2013-2020 mais il pourrait accélérer rapidement.

De plus la future **Tangentielle Nord de Sartrouville à Noisy Le Sec** dont l'interconnexion avec ce pôle est programmée en 2013 maillera fortement de banlieue à banlieue.

Evaluer enfin la possibilité de réaliser une **Gare TGV au Bourget / Drancy** entre Paris et Roissy.

Aéroport Paris-Orly :

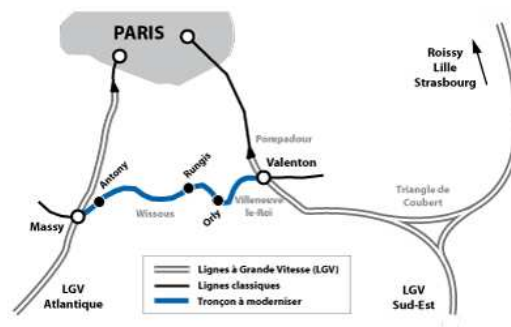
Améliorer l'accessibilité en transports en commun

Orly souffre lourdement de son isolement. L'offre de desserte en transport en commun doit y être impérativement améliorée : il est donc nécessaire de prolonger la ligne de **Métro 14 (METEOR)** au Sud jusqu'à Orly (Liaison « **Paris – Orly** ») en reprenant la branche Sud de la ligne 7 (Villejuif) comme le préconise le secrétaire d'Etat et comme il était prévu à l'origine du projet METEOR.

Relier le pôle aéroportuaire au Réseau LGV

- Orly pourrait surtout bénéficier d'un accès TGV incontestable sur le barreau **LGV « Massy – Chessy – Roissy »**. C'est pourquoi l'aménagement d'une **Gare d'interconnexion TGV à Orly** est une nécessité capitale pour son développement et améliorer sa qualité de service.
- Proposer ensuite une offre « **RERGV** » au Grand Public pour rejoindre facilement Massy, Chessy et les autres gares TGV d'Ile de France à partir d'Orly via une **Liaison express « Orly / Chessy / Roissy »**

Nous verrons plus en détails dans la partie suivante « **Finaliser la Rocade Sud TGV** » les atouts et les enjeux de cette interconnexion.



Aéroport Paris-Beauvais :

Beauvais est de fait le « 3^{ème} Aéroport de Paris », situé dans l'Oise, à la limite extérieure de l'Ile-de-France, entre Paris et Amiens. Son développement passe lui aussi par l'amélioration de sa desserte ferroviaire entre Paris et le Nord de la France. Dans ce cadre là il serait intéressant d'étudier la possibilité de son interconnexion au réseau ferroviaire existant, en particulier au projet de « **LGV Picardie** » entre Londres et Paris qui passerait par Amiens et Beauvais.

Renforcer la plateforme aéroportuaire de l'IDF

L'IDF est de fait la première plateforme aéroportuaire d'Europe : en effet si l'on ajoute la somme du Trafic d'Orly et de Roissy on obtient un trafic supérieur à toute autre région européenne. Cependant les deux aéroports ne disposent pas de desserte expresse qui les handicape fortement. La desserte expresse des Aéroports (Roissy – Orly – Le Bourget) en LGV sera un atout incontestable pour la Région Capitale. C'est pourquoi il faut finaliser la Rocade Sud le plus tôt possible.

Enfin rationaliser les tarifications spéciales des « VAL » :

Le fait qu'**OrlyVal** et **CDGVal** soient en tarification spéciale pénalise lourdement les usagers et salariés des Aéroports. Les mettre en tarification normale « francilienne » comme le reste du réseau avec gestion unique par la RATP, le STIF ou « Aéroport de Paris » permettra d'améliorer grandement l'offre d'accessibilité des aéroports au grand public.

Finaliser la Rocade TGV

De par la position géostratégique d'excellence qu'il occupe, le Grand Paris peut aussi devenir le grand carrefour national et européen de la Grand Vitesse et de la Mobilité. Pour cela il est absolument vital de finaliser la rocade TGV en l'interconnectant aux autres grands pôles aéroportuaires européen. C'est le « **Grand Pari(s) de la Mobilité** », enjeu du XXIème siècle et du développement durable.

La rocade des TGV est inachevée à l'Ouest, au Nord et au Sud de Paris. Ce projet était pourtant inscrit au SDRIF dès 1994.

- **Finaliser la Rocade Sud** avec l'**Interconnexion Sud LGV « Massy Valenton »** avec une Gare TGV à **Orly**
- **Réaliser la Rocade Nord** avec des Gares TGV à **La Défense** et au Bourget en connexion avec le TGV Normandie

Cette rocade permettra d'interconnecter les faisceaux LGV Nord, Sud-Est et Atlantique entre eux et d'améliorer ainsi le contournement de Paris pour les TGV de province. Elle permettra aussi une meilleure desserte des Aéroports via une desserte expresse « Roissy – Orly » en permettant les interconnexions directes entre eux.

Rocade Est : « Roissy - Chessy / Disneyland »

Cette ligne d'interconnexion Nord/Sud a été réalisée en 1997 sur l'axe Lille-Marseille et est un succès. Le HUB aéroferroviaire de Roissy fonctionne parfaitement et est un atout incontestable pour l'aéroport. Elle permet aussi de desservir le parc d'attraction européen Eurodisney à Marne-La-Vallée-Chessy.

Rocade Sud : Nécessité de réaliser l'Interconnexion Sud « Massy – Orly » au plus vite

Aujourd'hui les RER C, trains de marchandise (FRET) et TGV partagent les mêmes voies et le même trajet sur le tracé Grande Ceinture qui est au bord de la saturation. Certain TGV subissent des retards conséquent allant de 30 minutes à trois quarts d'heures. Il n'y a malheureusement aucune autre possibilité d'interconnexion entre Massy et Marne La Vallée – Chessy. Ce problème est enfin crucial pour le développement **de l'aéroport d'Orly**.

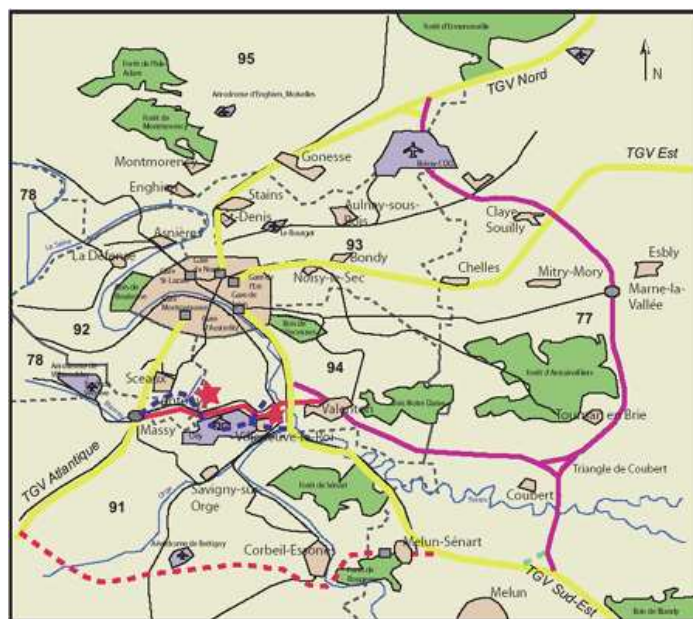
Cet axe aura de nombreux avantages. Il permettra entre autre :

- Interconnecter les réseaux **LGV Atlantiques** (Le Man, Nantes, Bordeaux) et **Sud Méditerranée** (Lyon, Marseille) : le contournement de Paris sera alors possible aux Provinciaux et d'évitera les interminables ruptures de charge dans Paris.
- Rationnaliser ensuite le trafic entre les gares de Montparnasse et Lyon, en permettant d'aménager la gare d'Austerlitz en gare internationale TGV : le délestage de la gare de Lyon qui est au bord de la saturation sera alors possible.
- Améliorer la desserte et le développement d'Orly grâce à une gare spéciale d'interconnexion TGV.
- Réaliser enfin une desserte expresse « Orly – Roissy » (de 10 à 15 minutes) entre les deux aéroports internationaux.

Constant alarmant : Ce projet a déjà plus de 15 ans de retards pour réaliser seulement 8 kilomètres. Et le projet n'est toujours pas bien défini actuellement La Région et les élus locaux d'Antony bloquent en effet le dossier de modernisation de ligne « Massy – Valenton » depuis 4 ans pour des questions de protection phonique. Les chambres de commerce des Pays de la Loire réclament pourtant ce projet depuis plus de 15 ans déjà. Une association d'élus de province a même été créée dont le site internet « <http://www.interconnexionsud.org/> » pour mobiliser les acteurs et faire avancer plus rapidement le projet.

Le projet de RFF, de l'Etat et de la Région vise dans un premier temps l'amélioration de la ligne existante « Massy – Valenton ». Cependant à long terme ce ne sera pas suffisant. Il est plus que jamais nécessaire d'aménager un nouveau barreau LGV dédié entre ces deux villes pour séparer les trafics RER, FRET et TGV sur la Grande Ceinture Ferroviaire. La situation est intenable et le dossier freine depuis plus de 15 ans de retard.

L'interconnexion Sud TGV « Massy Valenton » est une nécessité vitale pour finaliser la rocade Sud et mailler la desserte avec le pôle aéroportuaire d'Orly. Il est de plus possible d'aménager ce nouveau barreau ferroviaire en corridor mixte TGV/FRET pour desservir non seulement le seul pôle aéroportuaire d'Orly en TGV mais aussi le Marché International de Rungis pour le FRET.



Rocade Nord : « Rouen - La Défense – Paris St Lazare – Gare du Nord »

Rappelons tout d'abord que cette rocade a été prévue dès 1991 mais n'a jamais été réalisée faute du retard du TGV Normand. A ce titre la réalisation de cette rocade dépend toujours de la réalisation de la LGV Normande.

Développer le TGV Normandie

Cette opération doit permettre de faire du Havre le « **Port Naturel du Grand Paris** » (Proposition de l'architecte Antoine Grumbach). Il s'agit de réaliser une **LGV Normandie** (Paris – Rouen – Le Havre) qui reliera la métropole à la région Normandie.

A ce titre le nous préconisons dans un premier temps pour des questions de coûts et d'efficacité la modernisation de la « **Liaison Rapide Mantes Val de Seine (LRMVS)** » de Paris à Rouen pour améliorer les trafics TER et TGV sur ce trajet et la réalisation ensuite de tronçons dédiés en LGV entre les trois grandes villes. Ensuite nous recommandons que ces tronçons soient compatibles avec une utilisation en FRET la nuit sur le même axe entre les différents ports. L'objectif est donc de réaliser un **Corridor ferroviaire mixte TGV/FRET** entre les ports et les villes du Havre, Rouen et Paris-Gennevilliers.

Réaliser une gare d'interconnexion à La Défense :

La rocade Nord, avec une interconnexion à La Défense, aura de multiples avantages :

- Renforcer incontestablement l'attractivité du quartier d'affaires, fer de lance de l'économie francilienne, en la reliant directement avec les métropoles du Nord (Lille – Londres – Bruxelles) et de l'Est (Strasbourg).
- Développer le quartier d'affaire de La Défense autour d'un nouveau pôle multimodal à Nanterre (Gare de La Folie)
- Relier enfin directement le quartier d'Affaires à l'Aéroport International Roissy-CDG.

Réaliser une gare « TGV Europe Nord » d'interconnexion à Pleyel

Etudier enfin la possibilité de réaliser une **nouvelle gare d'interconnexion « TGV Europe Nord » à Pleyel** (ou à Aubervilliers) comme le recommande l'architecte Christian de Portzamparc : Il s'agit d'interconnecter les Gares du Nord et de l'Est pour y faire un **Hub central TGV** en connexion avec toutes les métropoles du Nord de l'Europe (Londres, Lille, Bruxelles, Amsterdam...). Ce projet permettra aussi le développement de la Seine Saint Denis au travers de Plaine Commune. A ce titre le territoire de **Pleyel** est largement plébiscité.

Etudier un moyen de relier cette **gare d'interconnexion** (se situant sur le réseau ferroviaire Gare du Nord) aux deux autres réseaux ferroviaires que sont les Gare St Lazare et Gare de l'Est. A ce titre nous préconisons la réutilisation de morceaux de la petite ceinture ferroviaire et la création d'infrastructures souterraines de raccordement pour réaliser ce bouclage.

Relier directement La Défense à Pleyel, au Bourget et à Roissy

De plus il serait opportun de réaliser un tunnel de raccordement ferroviaire entre La Défense et Pleyel pour permettre à des TGV provenant de Normandie de desservir le quartier d'Affaire, de passer ou non par Paris et de repartir directement via la desserte de Roissy vers Nord de la France. Pour cela nous préconisons aussi la possibilité de réutiliser l'infrastructure de prolongement du RER EOLE € vers l'Ouest en la rendant compatible avec le gabarit TGV pour économiser les coûts et mutualiser des deux infrastructures distinctes.

Enfin la réalisation d'une gare TGV intermédiaire au **Bourget** (comme le préconise la proposition de la SNCF de créer 12 nouvelles gares TGV en Ile-de-France) sur l'axe « La Défense – Pleyel – Le Bourget – Roissy » permettra d'améliorer la desserte de l'aéroport d'affaires.

Prévoir les aménagements de la LGV Picardie

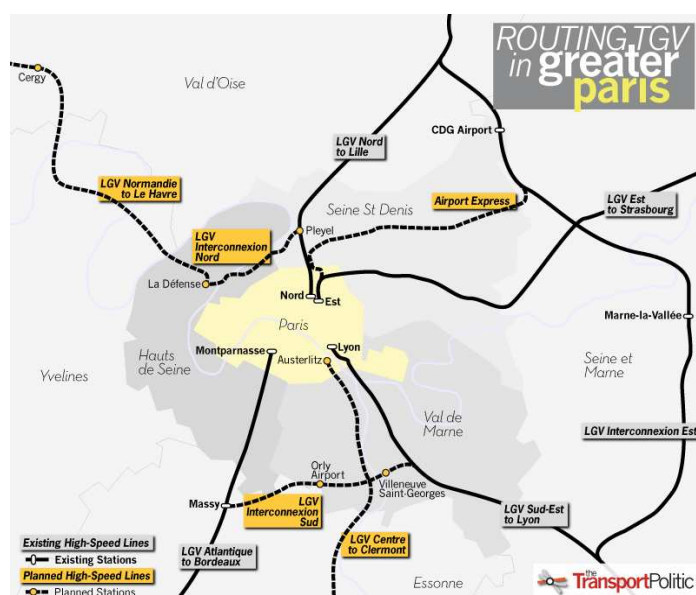
Enfin cette rocade Nord devra aussi s'intégrer avec le projet de **LGV Picardie** (estimation 2030) pour permettre de relier Paris à Londres par Amiens en 2h00 seulement contre 2h30 à l'heure actuelle. Cette nouvelle infrastructure permettra de délester le trafic de la LGV Nord, et gagner en rapidité en reliant Amiens au Réseau à Grande Vitesse.

En conclusion :

La rocade des TGV permettra d'interconnecter Lignes à Grande Vitesse aux deux pôles aéroportuaires internationaux :

- Sud et Est à Orly
- Nord et Est à Roissy.

L'intermodalité air/fer renforcera incontestablement le pôle aéroportuaire de la Région Capitale – premier aéroport continental d'Europe – dont la réalisation sera un atout incontestable pour le Grand Paris devenant un stratégique : carrefour de la Mobilité et de la Grande Vitesse au niveau national et européen.



les

HUB

Moderniser le réseau RER

Lancer immédiatement de nouveaux projets d'infrastructures

Depuis 10 ans il n'y a pas eu d'investissements majeurs dans les infrastructures RER de la Région Capitale. Face à ce constat il est plus que jamais nécessaire de lancer des projets structurants pour l'avenir de la Région.

Prolongement d'EOLE (RER E) à l'Ouest : le plus moderne mais inachevé à St Lazare

Il est réjouissant tout d'abord que ce projet de prolongement à la Défense fasse l'unanimité pour désengorger le RER A et desservir les villes du Mantois appelées à se développer par l'Opération d'Intérêt National EPAMSA. La réalisation rapide de cette nouvelle infrastructure est décisive pour l'avenir du RER A et le développement de l'Ouest parisien. Nous nous réjouissons que la CNDP ait été saisie dès 2010 et que ce projet semble avancer rapidement entre les mains de tous les acteurs publics concernés (Région, STIF, Etat, EPAD, MEEDDAT, Conseil Général des Hauts-de-Seine, Ville de Paris, etc..)

Etudier la possibilité d'interconnecter directement la nouvelle infrastructure au projet de modernisation de la « Liaison Rapide Mantes – Val de Seine » (**LRMVS**) entre Mantes et Paris pour envisager d'y faire circuler aussi des rames **TGV** entre La Défense, Magenta et Roissy. Ainsi le Nouveau Tunnel (La Défense – St Lazare) pourrait être mixte **RER/TGV** ou « **RERGV** » et faire profiter la Région Ile-de-France de l'expérience des « **TERGV** » qui a semblé concluante dans le Nord-Pas-de-Calais et la région Normande.

Etudier la possibilité d'un nouveau RER F entre Montparnasse et St Lazare :

Ce projet n'a jamais été réalisé, il était pourtant inscrit au schéma directeur de la région dès 1964 et aurait permis de désengorger grandement la ligne de métro **M13** largement sous dimensionnée et connecter facilement la Gare de Montparnasse au réseau RER. Plus que jamais il serait temps de lancer des études de réalisation à ce sujet.

Doublement du tunnel « Les-Halles-Gare-du-Nord » pour les RER B et D

Les RER B et D souffrent d'un long tracé et d'une interconnexion difficile en gares de Chatelet-Les-Halles et Gare du Nord. Le **Doublement du tunnel « Les-Halles-Gare-du-Nord »** est absolument nécessaire pour fluidifier les RER B et D et permettrait de rationaliser grandement le trafic sur ces deux plus longues lignes de RER.

Moderniser le Réseau RER existant :

Etant donné le temps de réalisation assez long (7 à 10 ans) de ces nouvelles infrastructures de transports il est aussi plus que jamais nécessaire de moderniser en même temps le réseau RER pour palier au plus urgent comme le préconise le Plan de Mobilisation de la Région.

Modernisation du RER A : ligne la plus surchargée d'Europe

La région planifie sa modernisation et la mise en place des rames à deux étages dès 2011. Cela restera bien évidemment insuffisant à long terme. Seul le prolongement d'EOLE à l'Ouest (2017) demeure et reste la seule véritable alternative pour le moment à la saturation du trafic sur le RER A.

Modernisation du RER C : première ligne touristique de France

Cette ligne très touristique qui relie les sites de Versailles – Tour Eiffel – Louvre – St Michel – Notre-Dame ; est particulièrement vétuste et connaît une gestion des plus difficile à cause de ses 2 boucles, 7 terminus et 15 missions différentes. De plus les travaux « Castor » pendant la saison estivale coupent le trafic parisien et imposent aux nombreux touristes une maigre solution alternative en bus avec rupture de charge importante à Invalides.

Dans l'avenir une boucle sera débranchée à Massy au profit de la future Tangentielle Sud. Le projet d'interconnexion Sud LGV permettra aussi d'améliorer la régularité du RER sur le trajet « Massy-Orly ». Mais la modernisation de ce RER devra aussi être sérieusement envisagée.

Rationaliser la gestion du Réseau Express Régional :

La mixité de gestion entre les deux grandes entreprises de Service Public que sont la SNCF et la RATP semble bien incompréhensible pour la gestion du Réseau RER : problème de l'interconnexion en Gare du Nord par exemple, grèves à répétition sur le RER B, vétusté des RER C et D... Face à ce terrible constat il est plus que jamais nécessaire d'envisager la gestion à un opérateur unique par ligne pour le RER (RATP ou SNCF ou filiale mixte des deux...).

Le prolongement d'EOLE (RER E)

Concertation Public sur le Prolongement à l'Ouest : La Défense – St Lazare

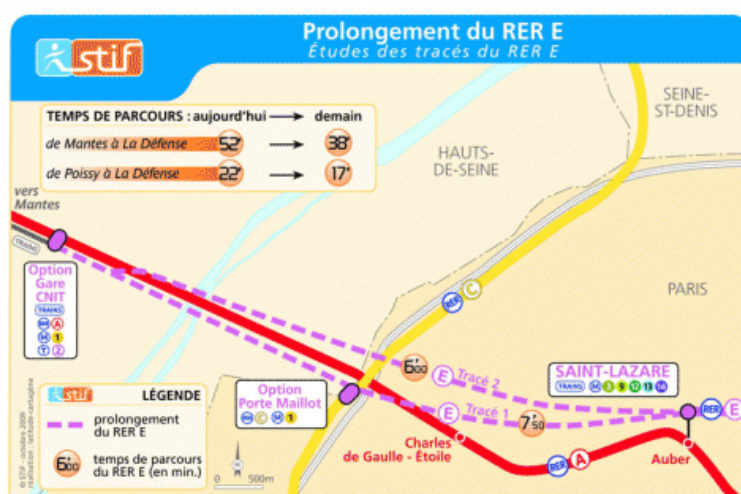
La CNDP s'est saisie de ce projet à l'initiative du STIF en charge des Transports et de Réseau Ferrés de France le Maître d'Ouvrage. Une Commission Particulière de Débat Public (CPDP) s'ouvre pour ce projet du 1^{er} octobre au 19 décembre 2010 et le public est largement invité à y participer.

Prolongement à l'Ouest : relier St Lazare à La Défense, puis Poissy et Mantes-la-Jolie.

Il est réjouissant tout d'abord de voir ce projet de prolongement à la Défense faire l'unanimité pour désengorger le RER A et desservir ensuite les villes du Mantois appelées à se développer via l'Opération d'Intérêt National EPAMSA. La réalisation rapide de cette nouvelle infrastructure est décisive pour l'avenir du RER A et le développement de l'Ouest parisien. Nous nous réjouissons que la CNDP ouvre un large débat public et que ce projet semble avancer rapidement entre les mains de tous les acteurs publics concernés (Région, STIF, Etat, EPAD, MEEDDAT, Conseil Général des Hauts-de-Seine et des Yvelines, Ville de Paris, etc.)



Carte du prolongement à l'Ouest vers le Mantois via la reprise de la branche A5 (Poissy) du RER A



Carte du tracé du Tunnel La Défense – St Lazare à la limite du périphérique

Pour ce qui est du choix du tracé parisien nous nous portons pour la desserte de la Porte Maillot capable d'assurer une interconnexion avec le RER C et la ligne 1 du métropolitain.

Propositions pour un prolongement au Nord-est vers Roissy et usage mixte avec le TGV Normand

Nos propositions portent sur la possibilité de créer une nouvelle branche du RER E via un prolongement au Nord-est vers Roissy via le tracé du CDG Express comme il était préconisé à l'époque du projet ELEONOR : « Est Liaison Express Ouest Normandie Roissy. » Le projet consistait à créer une liaison entre la Normandie et l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, en utilisant les infrastructures à réaliser dans le cadre de la phase 2 de réalisation du RER E (EOLE) à l'ouest de Paris, et celles du projet CDG Express. Ainsi la Normandie et La Défense pourraient se connecter au réseau TGV et relier Roissy en mutualisant les infrastructures RER et TGV.

La nouvelle infrastructure à l'Ouest pourrait donc se relier au projet de modernisation de la « Liaison Rapide Mantes – Val de Seine » (LRMVS) entre Mantes et Paris. Ainsi on pourrait envisager faire circuler à la fois des rames RER et TGV entre La Défense, Paris - Magenta et Roissy au sein de la même infrastructure.

Le nouveau tunnel (La Défense – St Lazare) pourrait donc être à l'usage mixte RER/TGV avec une nette préférence pour le premier aux heures de pointe. Enfin ce serait l'occasion de faire profiter la Région Capitale de l'expérience des « TERGV » ou « RERGV » qui a déjà semblé très concluante dans le Nord-Pas-de-Calais et en Normandie.

Le Plan de Mobilisation pour les Transports de la Région IDF

Face au triste constat des problèmes de transports à répétition (grèves, vétusté des rames, incidents techniques..) et à l'approche des élections régionale de 2010 la Région a décidé de répondre rapidement au débat sur le « **Grand Paris** » en lançant un large « **Plan de Modernisation du Réseau de Transport** » en mars 2009. L'objectif était aussi d'interpeler l'Etat sur son manque d'investissement dans les Transports dans la Région Capitale depuis plus de 15 ans, ce qui n'est pas faux. Enfin ce plan était surtout une réponse du Conseil Régional au débat sur le Grand Paris et au projet du Secrétaire d'Etat. Le président de la République a répondu le 29 avril 2009 lors de son discours à la cité de l'Architecture qu'il inclurait ce plan de mobilisation dans le projet du grand Paris, ce qui a eu l'effet de rassurer le Président du Conseil Régional, M. Jean-Paul Huchon, et le Maire de Paris, M. Bertrand Delanoë.

Le plan classe les projets en 3 catégories : les Urgences (court terme), les projets à renforcer (moyen terme) et enfin les infrastructures nouvelles à construire sur le long terme.

Les urgences (court terme) :

- **Nouveau matériel roulant** sur le réseau SNCF (le "Francilien") et le RER A
- **Désaturation de la ligne 13** par le prolongement de la **ligne 14 au Nord**
- **Modernisation des RER C et D**, qui font l'objet d'un Schéma directeur
- **RER B Nord** : réaménagement des infrastructures et remplacement des rames
- **Programme de mise en accessibilité** des bus et principales gares du réseau ferré

Les projets à accélérer (moyen terme)

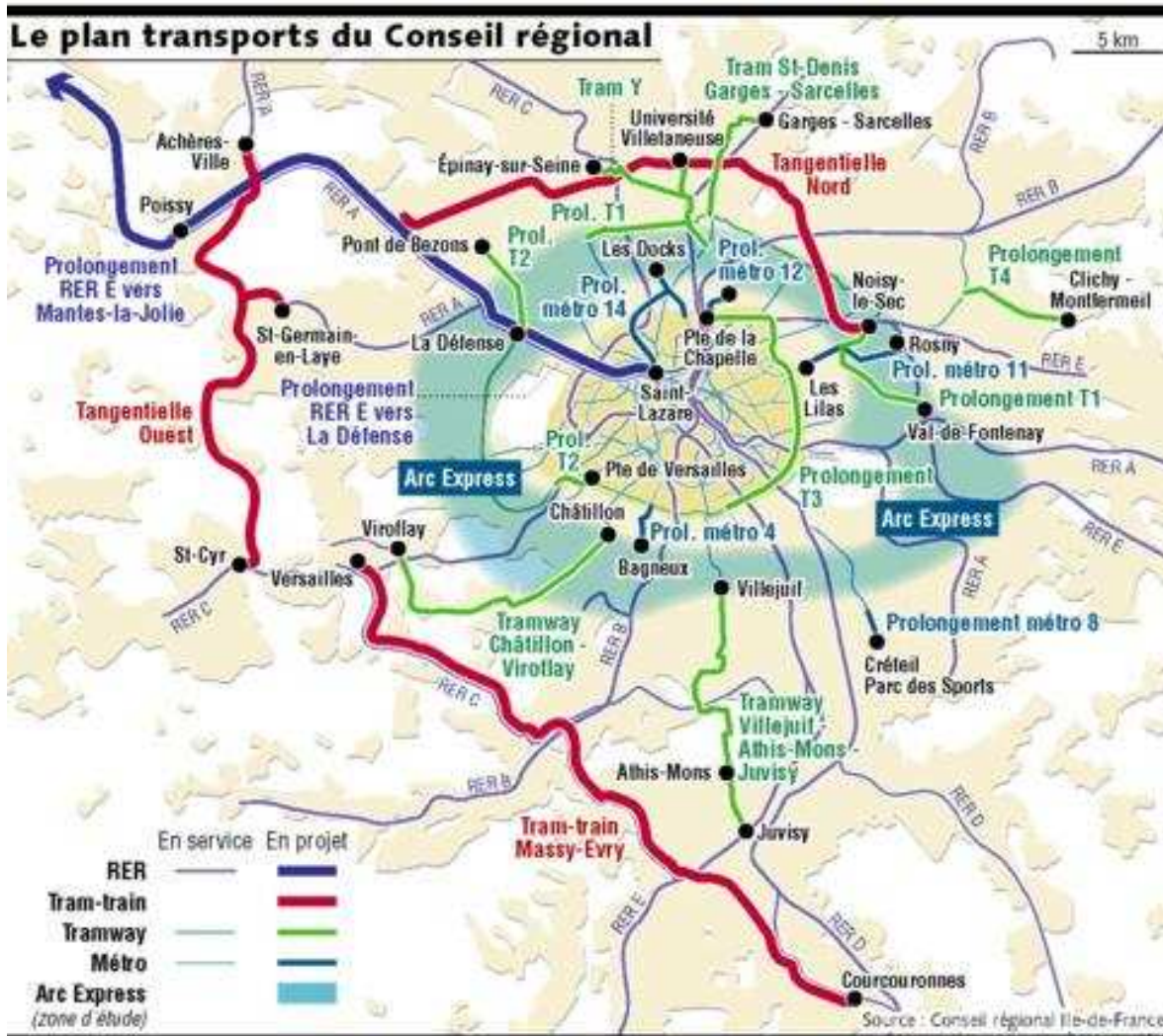
- **Rocade de Tramways (Projet RATP)** à mettre en service ou à prolonger : **T5** (Saint-Denis – Garges/Sarcelles), **T6** (Châtillon-Vélizy-Viroflay), **T7** (Villejuif - Athis-Mons - Juvisy), **T8** (Saint-Denis - Epinay/Villetaneuse), **T1** prolongement vers Asnières et Val-de-Fontenay, **T3** prolongement vers Porte de la Chapelle, **T4** branche vers Clichy-Montfermeil.
- **Les « Tangentielles » (Projet SNCF)** : (Nord, Ouest et Sud) qui correspondent à la rénovation de la Grande Ceinture Ferroviaire (GCF) : ancienne boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres du périphérique. Elle est aujourd'hui entièrement dédiée au fret dans le Nord, et réutilisée par la grande boucle du RER C dans le Sud. Ce sont des solutions en tram-train de surface (souple à mettre en place) qui réutilisent des voies existantes (tracé de la Grande Ceinture Ferroviaire).
 - **Tangentielle Nord** : de Sartrouville à Noisy-le-Sec dont les travaux ont débuté. Elle fait parti du plan Espoir Banlieue et sera mise en service en 2014
 - **Tangentielle Ouest** : de Saint-Cyr à Poissy/Achères, et une branche à Saint-Germain-en-Laye.
 - **Tangentielle Sud** : Tram-train Versailles - Massy – Evry.
- **Barreau de Gonesse** entre les **RER B** et **D** au Sud de Roissy.
- **Prolongement de la ligne 11 du métro** vers Rosny-sous-Bois.
- **Bus et tramways en site protégé** : de nombreux projets sont à l'étude et peuvent être mis en œuvre dans les prochaines années, en partie grâce aux contrats Région-Départements.

Deux grands projets (horizon 2020)

- **Arc Express**, rocade de métro automatique en proche banlieue, fortement maillée au reste du réseau de transports en commun. Deux arcs devront être réalisés dans un premier temps :
 - l'arc sud-est allant du RER B au sud au RER A à l'est,
 - l'arc nord-ouest allant du secteur de La Défense à La Plaine Saint-Denis.
- **Prolongement d'Eole (RER E) à l'ouest**, en direction de La Défense et du Mantois, qui sera un nouvel axe Est-Ouest pour désaturer le RER A.

Le **Plan de Mobilisation de la Région** chiffre à 17 milliards d'euros le montant des investissements nécessaires. Il est un programme essentiel pour pallier à la situation d'urgence actuelle. Mais il reste malheureusement une vision à court et moyen terme et reste insuffisant pour le futur à long terme de la métropole francilienne à l'horizon 2030. C'est pour cette raison que l'Etat bloque toujours le Schéma Directeur de la Région (SDRIF) car il semble peu ambitieux pour le rayonnement mondial de la Région Capitale.

Les Projets de la Région



Nous pouvons nous arrêter ici sur les trois grands projets régionaux de rocade :

- En **rouge** : les projets des **Tangentielles** (SNCF) : en milieu périurbain et grande couronne.

Ce **tram-train** au gabarit ferroviaire a de nombreux avantages car facile à déployer et interopérable avec le réseau ferroviaire existant sur l'ensemble du réseau de la **Grande Ceinture Ferroviaire** pour un faible coût de modernisation des infrastructures.

- En **vert** : le projet **Grand Tram** (RATP) : tramway à mi-chemin en petite couronne

Malheureusement ces projets de **tramways** en zone urbanisée ont de multiples inconvénients car pour une vitesse commerciale réduite, un tracé souvent chaotique, ils ne peuvent jamais partager la voirie avec les automobiles et remplace souvent des lignes de bus existantes. C'est pourquoi il est la cause de multiples embouteillages dans la périphérie parisienne. L'exemple du Tramway des Maréchaux Sud (TMS ou T3) à la Porte de Versailles dont le prolongement à la Porte de la Chapelle au Nord est en cours en est un exemple criant. Faces à ces multiples problèmes les associations d'usagers et de la défense de la Petite Ceinture Ferroviaire (comme Orbital) avaient interpellés les acteurs publics pour demandé un tracé alternatif mais n'avaient pas été entendus par les pouvoirs publics.

De plus nous sommes perplexes sur certains projets de radiales en tramway notamment le T6 de Chatillon à Viroflay qui peine à cause de sa caractéristique « pneumatique » inhabituelle et le T7 de Villejuif à Athis-Mons qui fera double emploi par rapport au projet de prolongement de la ligne 14 au Sud.

- Enfin en **bleu** : le Projet **Arc Express** (RATP) : métro souterrain en petite couronne

Ce métro souterrain de rocade est la seule solution réalisable en petite couronne compte tenu de la forte densité du bâti existant. Nous allons l'étudier plus en détail dans la suite de cette étude.

Projet régional de rocade « Arc Express »

Unanimité du principe de rocade :

Avant d'étudier plus en détail les différents projets de rocade entre la Région et l'Etat, rappelons tout d'abord que si le tracé et les caractéristiques techniques en petite couronne divergent entre l'Etat et la Région, le principe de rocade (radio-périphérique) fait au contraire l'unanimité auprès de tous les acteurs (Conseil Régional, Conseil Généraux, collectivités, avis d'urbanistes et associations d'usagers..) pour garantir les échanges de banlieue à banlieue.

Genèse du Projet : Orbital (1990)

Le premier projet de ligne de rocade d'un métro de banlieue fut proposé par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (IAURIF) au moment de la révision du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) par l'État au début des années 1990. Sous le nom d'**Orbitale**, ce projet proposait de réaliser une double rocade en banlieue, à l'aide de tramways (ligne 1 et ligne 2 du tramway d'Île-de-France) et d'un métro automatique de rocade. Cette ligne devait relier l'ensemble des lignes de métro radiales actuelles à une distance d'environ un kilomètre de Paris.

Bien qu'inscrit par l'État au SDRIF de 1994, le projet Orbitale fut finalement ignoré en raison de son coût, les grands projets EOLE et METEOR ayant mobilisé une large part des financements publics. Néanmoins, Orbitale peut être considéré comme l'ancêtre des projets Orbival, Métrophérique et Arc Express, qui ont tous repris les éléments de base de ce projet.

Métrophérique (2006) et Arc Express (2007)

À l'occasion de la révision du SDRIF, la RATP a présenté début octobre 2006 un nouveau projet de métro de rocade, appelé « **Métrophérique** », inspiré du projet Orbitale originel. D'après les tracés présentés par la RATP, ce métro aurait été situé un peu plus loin de Paris qu'Orbitale, à une distance moyenne de deux à cinq kilomètres du périphérique (contournant ainsi le bois de Vincennes), à l'horizon 2020, le tout pour un coût évalué à entre quatre et six milliards d'euros.

Sitôt présenté, le projet a tout de suite reçu le soutien de la majorité des élus locaux de la Région, en particulier de la mairie de Paris, mais s'est heurté au scepticisme du président du conseil régional, inquiet de son coût qu'il estime sous-évalué.

Le projet régional « **Arc Express** », en proche petite couronne correspond donc au projet **Métrophérique** proposé en 2006 par la RATP dont la Région ne voulait pas jusqu'en 2007 avant de changer d'avis lors de l'élaboration de son schéma directeur (SDRIF).

Caractéristiques techniques :

Le communiqué de presse de la RATP du 2 octobre 2007 contenait les informations techniques suivantes :

- Métro entièrement automatique (comme la ligne 14)
- 2 à 7 km du périphérique ;
- 50 km à 60 km de longueur ;
- 50 stations ;
- Vitesse commerciale de 40 km/h (comparable à la ligne 14) ;
- 1 million de voyageurs par jour ;
- Report modal de 20 % ;
- Fréquence inférieure à 2 minutes en heures de pointe ;
- Coût estimé à 100 M€/km sans les gares soit 6 à 8 milliards d'euro au total.

Calendrier (mars 2010) :

Le calendrier du projet s'étale sur dix ans et comprend les étapes suivantes :

- décembre 2007 : Validation du programme d'étude ;
- 2008 - 2009 : études préliminaires ;
- printemps 2009 : Concertation auprès des élus locaux ;
- juillet 2009 : Saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- 1er octobre 2010 au 1er février 2011 : Débat public : CPDP
- début 2011 : Décision sur la suite du projet ;
- printemps 2011 : Schéma de principe ;
- 2011 : Enquête publique ;
- 2012 : Avant-projet ;
- fin 2012-2017 : Travaux ;
- 2017 : Première mise en service.

Tracé « Arc Express » en petite couronne

Le tracé comprend deux arcs principaux au Nord et au Sud : Les Arc **Nord-Ouest** et **Sud-Est** qui sont définis comme prioritaires. Ces deux tracés sont repris en partie dans le projet du secrétaire d'Etat Christian Blanc.

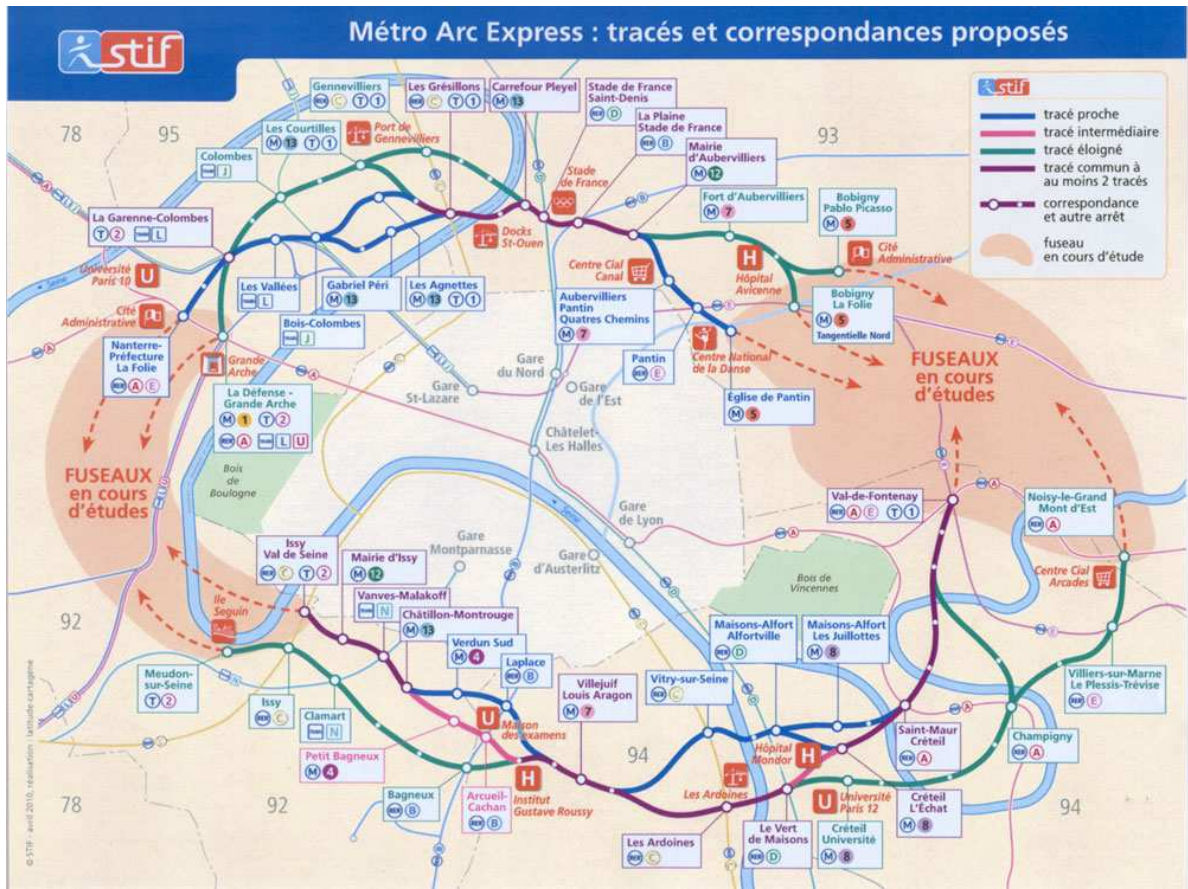


Figure 1 : Carte des tracés nord et sud envisagés pour « Arc Express »

L'Arc **Sud-Est** en particulier incorpore en particulier le projet départemental porté spécifiquement par le Val de Marne depuis de longues années et dénommé « **Orbival** » : contraction d' « **Orbital** et de **Val** de Marne ».



Figure 2 : Les 13 stations de l'Arc Sud-Est (Projet Orbival)

Analyse du projet de l'Etat (Double Boucle) via la Société du Grand Paris

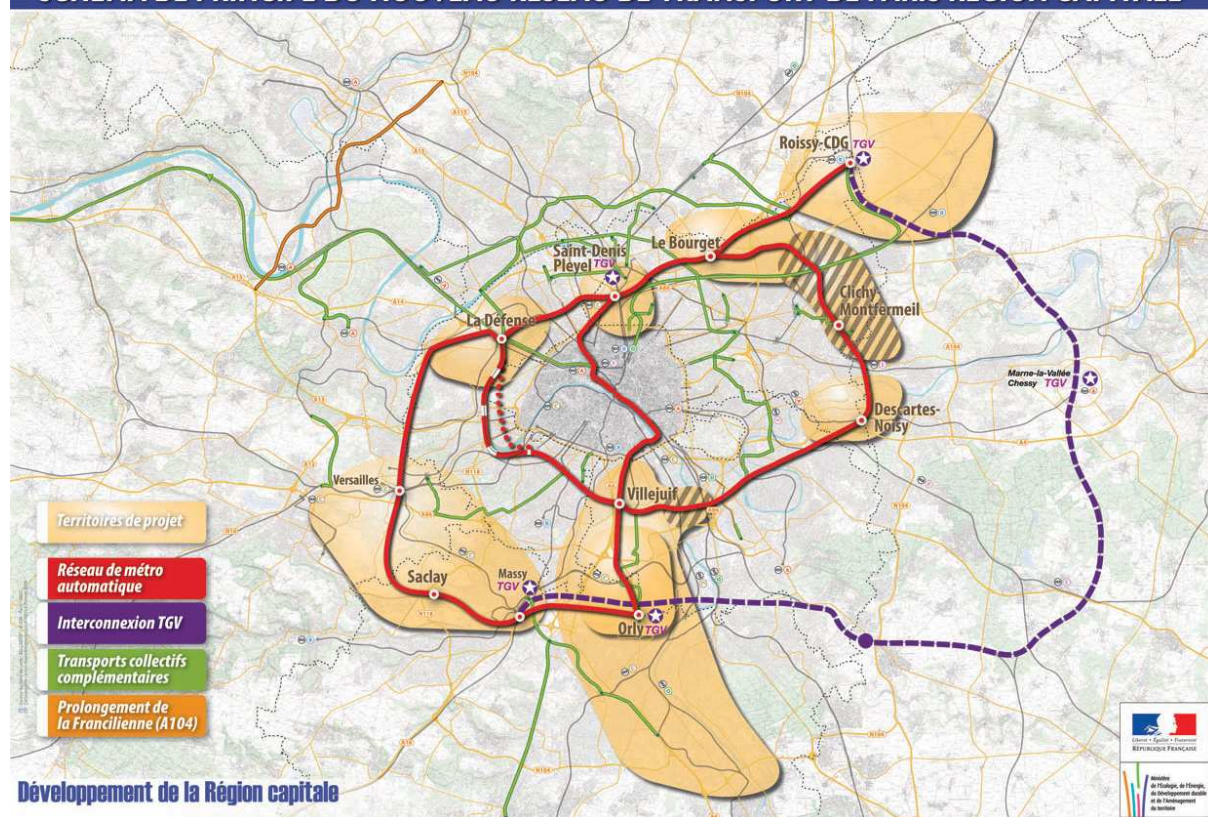
L'objectif de ce projet est différent d'Arc Express sur les caractéristiques et la vision à long terme. Il ne s'agit plus de faire une simple rocade proche de Paris mais de relier de grands pôles économiques de croissance, en périphérie par un métro en double boucle en petite et grande couronne. C'est un projet ambitieux mais néanmoins nécessaire pour l'avenir de la métropole parisienne.

« Nous avons identifié sept à huit territoires à fort potentiel autour de Paris. Certains étaient déjà connus mais insuffisamment valorisés : le plateau de Saclay, Orly-Rungis, Roissy-Villepinte ou la Défense-Nanterre-Rueil... D'autres émergent, comme autour de Plaine Commune, et qui regroupent des activités liées à la création (cinéma, audiovisuel, mode, luxe), ainsi que des PME spécialisées dans l'économie numérique. À l'est de Paris, nous avons décelé, autour de la cité Descartes à Champs-sur-Marne, un potentiel pour créer un pôle spécialisé dans la croissance verte et le développement durable. Enfin, le territoire compris entre le périphérique sud et Évry concentre la moitié de la production pharmaceutique française. » M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat

Liste des pôles périphériques du Nord au Sud :

- **Roissy-Villepinte-Le Bourget** : 6^{ème} aéroport international et salon d'exposition.
- **Plaine Commune** (Aubervilliers, St Denis, Stade de France) dans l'audiovisuel et la création numérique.
- **La Défense-Nanterre-Rueil...** : Premier quartier d'affaire européen, en extension vers l'Ouest.
- **Versailles** : ville historique et culturelle de renommée mondiale.
- **Le plateau de Saclay** : Pôle technologique, future « Silicon Valley », Technocentre
- **Massy-Palaiseau** : gare d'échange régional (RER B, C et TGV)
- **Orly-Rungis** : Aéroport international et Premier marché d'Europe
- **Evry, Athis-Mons** : pôle pharmaceutique et génopôle médical.
- **Villejuif-Créteil** : pôle médical et universitaire.
- **Cité Descartes à Champs-sur-Marne** : Pôle de recherche et universitaire (ENSG, ENPC, ESSIEE..) dans la croissance verte (mobilité, urbanisme, construction, développement durable)

SCHÉMA DE PRINCIPE DU NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT DE PARIS RÉGION CAPITALE



Nous allons analyser le tracé en forme de « **Grand Huit** » plus en détail dans suite de cette étude constitué principalement :

- par l'**axe Nord/Sud** (constitué par le prolongement de la ligne de **Métro 14** automatisé aux **3 Aéroports**)
- **deux rocades** en petite et grande couronne dont la première reprend une partie du tracé **Arc Express**
- et **deux barreaux TGV** (au Nord : La Défense-Pleyel et au Sud : Massy-Orly)

Axe Nord / Sud aux Aéroports : Prolongement de la Ligne 14

Commençons par l'axe central du projet. Il s'agit de prolonger la **ligne 14** entièrement automatique pour relier les deux grands aéroports internationaux (Roissy – Orly) au centre de la ville de Paris avec les principales gares métropolitaines (St Lazare – Châtelet Les Halles – Gare de Lyon).

Atouts de la Ligne 14 automatique : « METEOR »

La ligne 14 est actuellement la ligne phare du métro de la RATP, entièrement automatisée, sans conducteur. Elle est la plus récente, ouverte en 1998 et a vu son dernier prolongement à **Olympiades** en 2007. Elle connaît une progression constante de son trafic avec 64,1 millions de voyageurs en 2004. Le 6 décembre 2007, 450 000 voyageurs ont emprunté la ligne 14, ce qui constitue le record absolu de fréquentation de la ligne depuis sa création il y a une dizaine d'années.

Au Nord : prolongement à St Ouen, St Denis – Pleyel, puis Roissy ?



Convergence avec le projet de la région (STIF) :

Ce projet est complémentaire avec celui de la Région et du STIF qui prévoit le prolongement la ligne 14 jusqu'à Marie de Clichy pour désengorger la ligne 13 constamment victime de surcharge.

Coût de l'opération : 1 milliard d'euros.

Durée des Travaux : 6 ans

Mise en service : 2018

Régler le problème de la ligne 13 : le projet de la RATP au départ pour la ligne 14 (METEOR) était de débrancher une branche de ligne 13 pour la raccorder à la ligne 14 et soulager ainsi la ligne 13. Le projet aurait été plus simple, rapide et aussi moins coûteux (300 millions d'euros). Il s'agissait en quelque sorte de « météoriser » la branche jusqu'à Asnières-Gennevilliers. Cependant il ne s'est jamais réalisé faute de moyens et de volonté politique.

Problème du prolongement jusqu'à Roissy sur plus de 20 km ?

Une solution en métro souterrain sur cette distance, sans rupture de charge, ne semble pas vraiment réalisable. C'est pourquoi un Terminus de la ligne 14 est envisagé dans un premier temps à St Denis – Pleyel / Plaine Commune ou Stade de France qui seront sur le tracé Arc Express. Ensuite le trajet jusqu'aux aéroports du Bourget et de Roissy pourra se faire en utilisant une solution de type ferroviaire comme le RER B existant ou modernisé (Programme de modernisation RER B+) à partir de Saint Denis.

Au Sud : prolongement de la M14 à Villejuif (M7) puis jusqu'à Orly/Rungis

C'est une bonne solution de prolonger la ligne 14 par la branche Villejuif de la ligne 7 par la Porte d'Italie comme prévu initialement. Il faut ensuite assurer le prolongement de Villejuif à Orly de Villejuif à Orly, pour cela envisager un tracé en surface le long de la Route Nationale 7. Ne pas prévoir de rupture de Charge à Villejuif mais simplement une station de délestage (3 quais) pour fluidifier le trafic. Problème enfin avec le Tram T7 « Villejuif – Rungis/Orly - Athis-Mons – Juvisy » (soutenu la Région) qui risque de faire double emploi.

Au centre : Paris et la gare de Chatelet Les-Halles

La ligne 14 passe au cœur de Paris dans le pôle de **Chatelet Les Halles** qui est le premier pôle d'échange régional d'Ile de France (et européen) avec 800 000 voyageurs/jour. La concertation pour sa rénovation et sa modernisation est presque finie et les travaux vont bientôt commencer malgré huit années de longue concertation.

Autres suggestions envisagées pour l'Axe Nord/Sud

Le seul prolongement de ligne 14 au Nord et au Sud ne sera pas suffisant pour fluidifier l'Axe/Nord qui ne possède pour l'instant qu'une seule ligne de RER (RER B) contre 3 pour l'Axe Est/Ouest (RER A, C, et EOLE en 2020). C'est pourquoi il est nécessaire de lancer des études sur la faisabilité d'une nouvelle **ligne de RER (F) entre les gares de Paris Montparnasse et St Lazare** (initialement prévu au SDRIF de 1994). Il serait aussi urgent de **doubler le tunnel « Les Halles – Gare du Nord »** pour rationaliser le trafic sur les RER B et D.

Les « Grandes Boucles » en Grande Couronne

Analysons maintenant les projets de la **Société du Grand Paris** dont le tracé se situerait en grande couronne. Il s'agit principalement des boucles du « Grand Huit ». Nous pouvons identifier quatre sections cette grande rocade : les boucles Nord, Ouest, Sud et Est

Boucle Nord : « La Défense – St Denis Pleyel – Le Bourget – Villepinte – Roissy »

Ce tronçon est vital pour le Nord Parisien et peut être vu comme le prolongement du tracé **Arc Express** vers les Aéroports du Bourget et de Roissy. Dans l'optique de faisabilité des projets nous préconisons une rupture de charge autour d'une nouvelle gare d'interconnexion à **Pleyel** entre les différents modes de transports (Arc Express, Ligne 14, RER B et TGV Nord/Normandie..). La liaison Pleyel – Roissy pourrait ensuite être réalisée par une solution ferroviaire de comme le réseau RER, Transilien ou TGV.

Etude pour faire circuler des TGV (Tunnel La Défense – Pleyel) :

Nous savons que la SNCF a étudié une solution pour faire circuler des rames de TGV à l'intérieur d'un tunnel à usage mixte Métro/TGV entre La Défense et le Carrefour Pleyel (Saint Denis). Nous pensons qu'il serait plus simple de réaliser ce tronçon uniquement en Métropolitain comme le préconise aussi **Arc Express**. Le choix d'une liaison TGV directe et rapide entre La Défense et Roissy pourrait elle se faire en utilisant les prolongement du RER E (EOLE) à la Défense et Roissy (ELEONOR), la tangentielle Nord ou la réutilisation des voies ferrées existantes comme les faisceaux ferroviaires entre St Lazare et Gare du Nord et la Petite Ceinture Ferroviaire.

Boucle Sud : « Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines, Saclay, Massy et Orly »

Le **Plateau de Saclay** est un pôle stratégique de croissance incontestable pour le Grand Paris.

Mais son développement dépend largement du choix du mode de desserte qui y reste problématique :

- Le Tracé **Versailles – Massy** existe tout d'abord par le **RER C** qui deviendra plus tard la **Tangentielle Sud** dénommé aussi **Tram-train Massy-Evry**. Mais son principal problème est qu'il irrigue mal le plateau (CEA, Ecole Polytechnique, HEC...) par son tracé qui est trop au Nord.
- La région finance aussi la réalisation d'un bus en site propre (TCSP) entre St Quentin en Yvelines, Saclay et Massy dont le premier tronçon, section Massy-Ecole Polytechnique, a déjà été réalisé. Il reste maintenant à finir le tronçon entre Saint-Quentin et l'Ecole Polytechnique.
- Enfin le tracé entre **Versailles et Saclay** est envisagé en souterrain pour le supermétro.

Nous pensons qu'il serait plus pertinent de réaliser ce barreau par une solution ferroviaire en aérien comme un tram-train (gabarit UIC) que par un métro automatique souterrain. Nous pourrions en effet profiter du faible taux d'urbanisation du **Plateau de Saclay** par une solution en surface plus facile à mettre en place et moins coûteuse surtout. De plus le gabarit ferroviaire (UIC) permettra de l'interconnecter plus aisément avec les gares de **Saint-Quentin-en-Yvelines**, **Versailles Chantiers** et de **Massy** dont des travaux de rénovation sont déjà programmés. Les délais de construction et le cout financier s'en ressentiront aussi fortement.

Boucle Ouest : « La Défense – Rueil Malmaison – St Cloud – Versailles »

Tous acteurs restent très dubitatif sur la pertinence du Tracé « **Rueil – Versailles** » envisageable uniquement par métro souterrain comme a du l'être le même tronçon de l'autoroute A86 (après 30 ans d'un laborieux travail de concertation) étant donné la forte urbanisation de ce secteur, son relief et le patrimoine à préserver. De plus le tracé « **La Défense – Versailles-Chantiers** » existe déjà en ligne Transilien SNCF (Mission DEFI qui prend 20 minutes exactement). Une solution plus simple serait de prolonger le **M10 à St Cloud** (avec installation de longs escalators sous la colline) et de l'interconnectant avec **Arc Express** pour y réaliser un grand pôle intermodal. Enfin **Arc Express** pourrait facilement continuer vers Rueil-Malmaison avant de revenir vers La Défense.

Boucle Est : « Le Bourget – Clichy Montfermeil – Noisy-Champs »

La nécessité de désenclaver Clichy-Montfermeil et de rééquilibrer l'Est parisien est largement partagée. Cependant cette boucle étant assez éloignée de l'agglomération parisienne, le rapport de Gilles Carrez ne l'envisage comme étant non prioritaire dans un premier temps et envisageable seulement en phase 3. De plus Noisy-Champs n'a pas du tout la carrure d'un pôle intermodal même si elle est effectivement envisagée comme étant un pôle de croissance. C'est pourquoi nous pensons qu'il serait plus profitable d'envisager de réaliser la boucle en petite couronne par **Val de Fontenay** comme l'envisage Arc express. Enfin la desserte du secteur de Marne La Vallée pourrait se réaliser plus facilement grâce à des tangentielles ou tramways.

Conclusion sur la Grande Rocade :

Nous pensons qu'il serait plus opportun d'envisager la réalisation de la grande boucle par des prolongements ferroviaires en surface comme le sont les Tangentielles que par une nouvelle infrastructure en métro souterrain. Le maillon le plus prioritaire serait la desserte du plateau de Saclay. Il serait judicieux d'étudier la possibilité d'y réaliser un tram-train écologique dans cette zone peu urbanisée interopérable avec les grandes gares ferroviaires existantes qui rayonnent à l'échelle régionale : **Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles Chantiers, Massy et Orly**.

Les choix techniques de réalisation

Angle de recul pour un tel projet

Un tel projet, le « **Grand Paris du XXIème siècle** », ne peut s'appréhender qu'avec le recul historique nécessaire depuis les travaux du Préfet Haussmann et du second Empire, soit 150 ans d'urbanisation et de développement économique. De même l'axe d'horizon vise au moins les décennies 2050 / 2070 : c'est-à-dire deux générations minimum. Les travaux d'infrastructure vont donc s'inscrire dans l'histoire et profondément modeler la métropole à long terme.

Les RER A et B ont donc été construits d'emblée au grand gabarit ferroviaire sous Georges Pompidou avec des quais longs de 220 mètres pour imiter les Métros de Moscou et de New York, à cette époque les références en termes de construction souterraine. Le Réseau RER était alors largement surdimensionné. Aujourd'hui ces deux lignes structurantes sont au contraire largement victimes de leur succès, voir insuffisantes.

Faire le choix d'un métro de 3^{ème} génération entièrement automatique est une bonne vision pour donner au projet une modernité dans le long-terme et l'inscrire durablement dans l'histoire. A ce titre il faut prévoir des quais longs pour pouvoir allonger les rames progressivement et monter en charge au fil du temps.

Certains tronçons en grande couronne pourraient cependant être conçus au grand gabarit ferroviaire qui permettrait de le rendre interopérable et compatible avec le réseau RER, SNCF et Transilien existant.

A question du gabarit le plus approprié : Métro (petit) ou Ferroviaire (grand) ?

Au fil de cette étude nous avons vu que deux gabarits diffèrent fortement : le petit gabarit (Métropolitain / RATP) à l'avantage d'être moins cher à la construction (diamètre du tunnelier plus petit et rayon de courbure moins large (de 35 à 75 mètres) qui lui permet de naviguer plus facilement sous terre. Cependant il n'est pas interopérable avec le gabarit ferroviaire (au standard UIC, Union International des Chemin de Fer) comme le sont tous les RER, le Réseau Transilien et les futurs tram-trains.

Quel seront ses caractéristiques techniques ? « Ce que je peux vous dire, au plan technique, c'est que la ligne fera 130 kilomètres, essentiellement en souterrain. Ce métro entièrement automatisé pourra transporter 40 000 personnes en heure de pointe, à une vitesse de 60 à 80 kilomètres par heure, réalisable en dix à douze ans. Son coût est évalué entre 15 et 20 milliards d'euros. L'idée est de mettre la Défense ou le centre de Paris à vingt-cinq minutes de Roissy Charles-de-Gaulle ou de pouvoir rejoindre le plateau de Saclay en dix minutes depuis Orly. Son financement sera de type public-privé, sur le modèle retenu lors de la construction du métropolitain parisien. » M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat

Pour la petite rocade : Le Métro automatique souterrain (solution RATP) pour l'axe Nord-Sud (M14) et la rocade régionale « Arc Express » semble indubitablement la solution la mieux appropriée par rapport à la densité du bâti existant en petite couronne.

Pour la grande rocade : Cependant une solution ferroviaire au gabarit ferroviaire UIC (RER/SNCF/RFF) en surface (ou aérienne) serait plus intéressante pour la grande rocade (Sud et Nord) et permettrait de faciliter les interconnexions avec les RER et Tangentielles au même gabarit. Le train-tram comme le font les Tangentielles pourrait garantir l'interopérabilité des modes de Transports avec les infrastructures existantes comme la Grande ceinture ferroviaire.

La question du pneumatique :

Une autre caractéristique diffère fortement entre les deux projets (« Double Boucle » et « Arc Express ») est le choix de la solution technique de guidage : pneumatique ou du ferroviaire ? L'Etat part à priori sur les mêmes choix technologiques que ceux de la ligne 14 (Météor) en 1990 à savoir le guidage pneumatique qui permettait à l'époque de meilleurs accélérations et freinages, la capacité à gravir des rampes importantes et le pilotage intégral par rapport au guidage ferroviaire. La Région se porte elle vers une solution ferroviaire moins coûteuse et gourmande en énergie (30% d'économie) et moins bruyante capable de nos jours de réaliser les mêmes performances si ce n'est mieux. L'argument acté par le STIF est aussi le fait que 80 % des métros dans le monde se font à guidage ferroviaire. Seuls 20% sont pneumatiques en raison de contraintes non conventionnelles.

Cohérence avec les autres projets de rocade portés par la Région :

Ce projet doit enfin s'insérer et se mixer avec ceux portés par la Région pour rendre cohérent l'ensemble et mutualiser les énergies.

Rappelons enfin les nombreux projets soutenus par le Conseil Régional :

- Le projet **Arc express** (RATP) : métro souterrain en petite couronne.
- Les projets de **Tangentielles** (SNCF) : lignes de tram-trains en grande couronne.
- Le projet **Grand Tram** (RATP) : rocade de tramway à mi-chemin.

Un meilleur maillage du Territoire

On ne pourrait concevoir un tel projet sans profiter pour contribuer à un meilleur maillage des différents réseaux de transports avec le futur projet de rocade venu le compléter. L'objectif permettrait de mettre tout habitant du Grand Paris à moins d'une demi-heure de la périphérie et du centre de la capitale. C'est l'occasion de procéder à des prolongements de métro nécessaire et de repenser l'intermodalité de grands pôles d'échange régionaux.

Opérations de maillage du territoire :

Le cœur de la capitale parisienne jouit dans un premier temps d'un excellent réseau dense de métro conçu par l'ingénieur Fulgence Bienvenüe qui compte plus de 300 stations souterraines. Mais ce réseau s'arrête uniquement à la limite de la ville de Paris et dans certaines communes limitrophes. Il faut donc réaliser de nouveaux prolongements de lignes pour mailler le réseau avec les nouvelles lignes de rocades. C'est l'occasion unique de profiter du Grand Paris pour réaliser ces investissements plus que nécessaires.

Prolongements de métros nécessaires pour une meilleure interopérabilité :

Métro	Destination :
M1 Ouest	Nanterre Préfecture / La Folie (RER A) puis Nanterre Université (RER A)
M1 Est	Rigollots (Fontenay) (réalisation entre 2014 et 2027). La prolongation de la ligne jusqu'à Val de Fontenay est inscrite dans le nouveau SDRIF adopté au Conseil Régional le 16 février 2007.
M3 Est	Bécon les Bruyères (SNCF)
M4 Nord	Mairie de Saint Ouen puis les Docks (réalisation entre 2012 et 2017)
M4 Sud	Mairie de Montrouge et Bagneux (réalisation entre 2012 et 2014)
M5 Sud	Place de Rungis
M7 BIS	Château-Landon et raccordement avec la ligne 3 bis pour ne faire plus qu'une seule ligne
M7 Nord	Au Bourget (RER B) puis à la Cité de l'air et de l'espace (Aéroport International du Bourget)
M8 Sud	Issy Val de Seine (RER C / Tram T2)
M9 Ouest	Pont de Sèvres (Tram T2) puis Gare de Sèvres (Transilien)
M9 Est	Montreuil Murs-à-Pêches (réalisation entre 2014 et 2020)
M10	Parc de Saint Cloud (Tram T2 / Terminal Bus) et Gare SNCF de Saint Cloud
M11	à Montreuil Hôpital puis Rosny Bois-Perrier (réalisation entre 2007 et 2020)
M12 Nord	Aubervilliers puis la Courneuve-Six Routes (réalisation entre 2014 et 2027)
M12 Sud	Issy-Ville (RER C) pourtant programmé depuis 1905 !
M13 Nord	A l'origine : Débranchement à la Fourche et « Météorisation » de la branche M13 de Gennevilliers (réalisation entre 2007 et 2020) puis prolongement de la ligne 13 à Stains la Cerisaie (réalisation entre 2021 et 2027) avec raccordement de l'autre branche (Gennevilliers) à la ligne 14 (phases 1 et 2) mais abandonné ensuite au profit du prolongement seul de la ligne 14 au Nord.
M13 Nord	Port de Gennevilliers (réalisation entre 2014 et 2020)
M14 Nord	Mairie de St Ouen (RER C) puis st Denis Stade de France (RER B)
M14 Sud	Porte d'Orléans puis Villejuif, Rungis et Orly

Identifier les 40 pôles régionaux périphériques en petite et grande couronne :

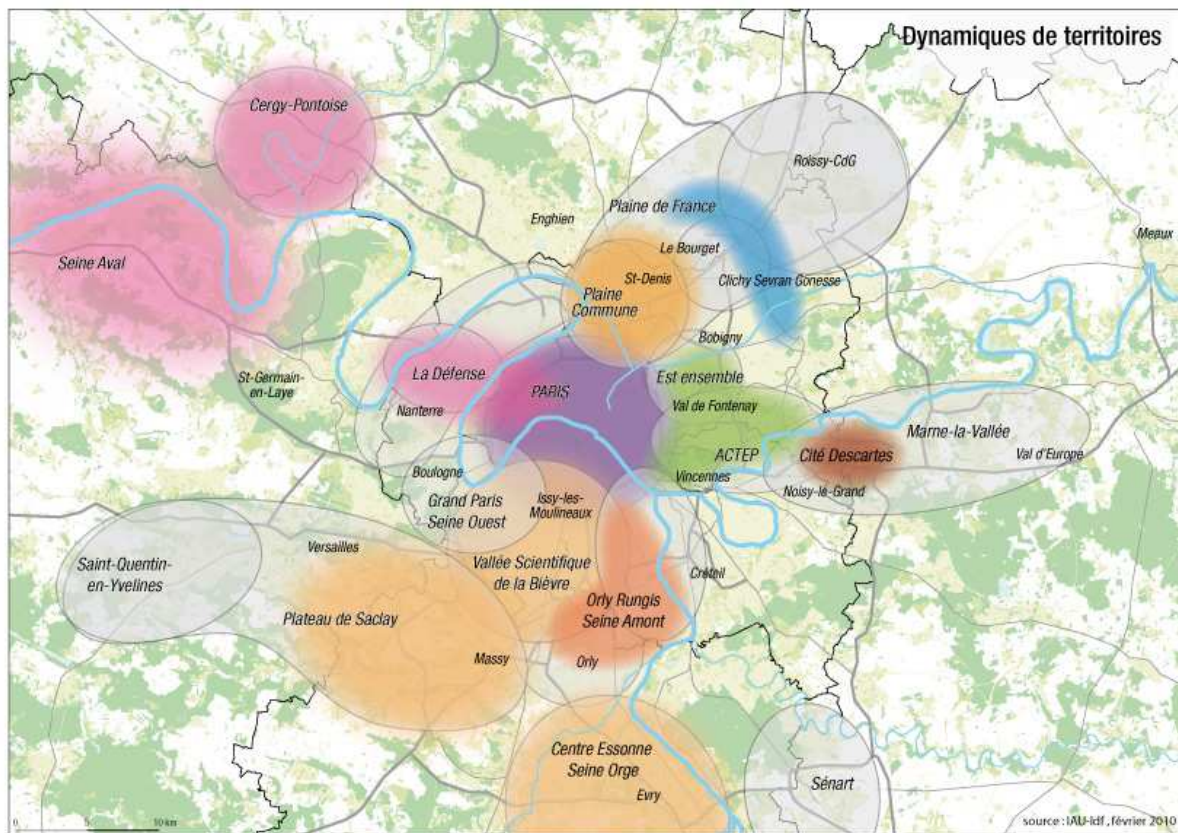
En grande couronne, autours des pôles stratégiques de croissance, il est nécessaire d'identifier de grands **Hub régionaux multimodaux** (exemple de Massy, Versailles-Chantiers, St Denis Pleyel, La Défense..) et de les mailler au réseau de transports de rocade.

Destination :	Réseaux existant :	Réseau futurs (si prolongement) :
La Défense - Nanterre	M1, RER A, T2	Arc Express Nord, RER E
Bécon les Bruyères (SNCF)	Transilien	Arc Express Nord
Mairie de Saint Ouen	RER C	Arc Express Nord, M4, M14
St Denis - Pleyel	M13	Arc Express Nord, M14, TGV ?
St Denis – Stade de France	RER D	Arc Express Nord,
La Plaine – Stade de France	RER B	Arc Express Nord,
Le Bourget	RER B	Arc Express Nord, M7, TGV ?
Bobigny Préfecture	M5	Arc Express Nord
Val de Fontenay	RER A et E	Arc Express Sud
Villejuif – Hôpital Bicetres	M7	Arc Express Sud, M14
Arcueil - Cachan	RER B	Arc Express Sud
Vanves – Malakoff (SNCF)	Réseau Paris-Chartres	Arc Express Sud
Issy Val de Seine	RER C, Tram T2	Arc Express Sud, M8
Issy Ville (RER C)	RER C	Arc Express Sud, M12
Versailles Chantiers	Réseau Paris-Chartres, RER C, TGV	Tram train Massy-Saclay-Versailles
Saclay	RER C, TCSP	Tram train Massy-Saclay-Versailles
Massy Palaiseau	RER B et C, TGV	Tram train Massy-Saclay-Versailles
Orly	RER C	Tram train Massy-Saclay-Versailles, TGV ?

Un meilleur schéma de cohérence

Irriguer le mieux les pôles périphériques tout en garantissant la cohérence de l'ensemble.

Pôles de croissance et dynamique des territoires :



Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région IDF

Les axes stratégiques de croissance au cœur du maillage de transport :

Les infrastructures de transport vont devenir l'armature structurante du Grand Paris :

Rocades Périphériques :

- Rocade Nord (ArcExpress) : depuis La Défense / Nanterre / Rueil-Malmaison jusqu'à Pleyel / St Denis
- Rocade Sud (Arc Express) : Cachan, Villejuif, jusqu'à Val de Fontenay (94)
- Barreau Sud : Saclay / Versailles / SQY jusqu'à Orly / Rungis (barreau ferroviaire)

Axes / Radiales :

- Axe Nord / Sud principal : Paris reliés aux Aéroports (Roissy, Le Bourget, Orly) via METEOR
- Axe Seine Amont : Evry / Corbeil / Melun / Sénart (RER C et D)
- Axe Seine Aval : Paris – Normandie – Le Havre (LGV Seine - Normandie)
- Axe Nord : Paris – Picardie par Amiens (LGV Picardie)

Les pôles de La Défense et Saclay

Anticiper le développement économique des pôles

Nous avons voulu privilégier l'aménagement de deux grands pôles stratégiques pour l'avenir de la métropole que sont **La Défense** et le **Plateau de Saclay** qui sont certainement les plus emblématiques en termes de potentiel de croissance. A ce titre ils doivent être des nœuds cohérents dans le maillage régional et apte à contenir un trafic encore plus important sans risque d'engorgement. A l'heure de la mobilité, l'intermodalité doit y être une référence.

Le quartier d'Affaires Paris – La Défense :

La Défense est un quartier en plein développement dû à l'effet des plans de relance et de « Renouveau 2015 » lancé en 2005 par l'ancien Président Nicolas Sarkozy de l'EPAD et des Hauts-de-Seine. 15 chantiers de nouvelles tours y sont programmés avant 2015. Le quartier va s'étendre vers l'Ouest (Nanterre, Rueil-Malmaison) grâce à la fusion programmée des deux Etablissements Publics d'Administration (EPAD/EPASA). L'Axe Historique initié par Le Nôtre sera alors prolongée à l'Ouest depuis la Grande Arche pour aller de la « **Seine jusqu'à la Seine** ».

Ce développement aura des conséquences non négligeables sur le trafic de transport en commun. A ce titre de nombreux équipements sont programmés à l'horizon 2020 pour y faire face :

- Prolongement du RER E (EOLE) à l'Ouest depuis Paris vers Mantes-la-Jolie
- Nouvelle gare TGV à Nanterre La Folie (Interconnexion TGV Nord)
- Rcade Arc Express ou Double Boucle

Propositions : Réaliser le futur tunnel EOLE Mixte (TGV / RER E) en complémentarité avec LGV Normandie pour permettre une desserte expresse La Défense – Roissy via EOLE

Nos propositions consistent à permettre l'interconnexion entre les deux premiers équipements à savoir : la future gare d'interconnexion TGV à Nanterre-La Folie et le prolongement du RER E à La Défense. Le tunnel du RER E pourrait ainsi être au grand gabarit apte à y faire circuler des TGV ce qui permettrait la desserte expresse avec Roissy dans l'axe de la future LGV Paris - Rouen – Le Havre. C'est la reprise du projet ELEONOR. On pourrait ensuite importer le concept des « TER GV » de Normandie (renommés « RER GV » pour l'expérience en Ile-de-France) pour permettre des liaisons expresses entre La Défense, Paris et Roissy (à l'intérieur du flux RER).

Pour rejoindre ensuite l'Aéroport de Roissy sans rupture de charge nous proposons ensuite de créer une nouvelle branche du RER E à l'Est vers Roissy grâce à la réutilisation de la petite ceinture ferroviaire et du projet de CDG Express. Ainsi il sera possible aux TGV Normands de s'intercaler dans le flux de RER pour continuer directement vers Roissy.

Enfin il faudra désengorger la gare SNCF de La Défense prise en étau sous la Grande Arche en y construisant de nouveaux accès directement avec l'esplanade, le parvis du CNIT et la nouvelle dalle Carpeaux. Cependant la construction de la **Tour Phare**, un ITGH de 300 mètres de hauteur avec une architecture courbe qui laisse perplexe les populations, risque de poser problème pour la modernisation de cette gare. Le prolongement du RER E peut même en pâtir si la nouvelle gare RER dans son axe se situe sous le CNIT comme cela semble se confirmer. La tour Phare pose aussi des problèmes écologiques, énergétiques, urbanistes et esthétiques soulevés par les nombreux avis recueillis lors des enquêtes publiques.

Aménagement du Plateau de Saclay :

La prise en compte du développement du pôle technologique du **Plateau de Saclay** est un point très positif du projet de loi. Le développement de ce pôle passe largement par le renforcement de l'offre de transports public capable de le desservir et de l'irriguer. Mais le tracé Versailles – Saclay – Massy, initialement envisagé en métro souterrain par l'Etat laisse perplexe.

Proposition : Un Tram-Train écologique Versailles-Saclay-Massy-Orly sur le campus

Il serait intéressant de privilégier plutôt une desserte en surface au gabarit ferroviaire (comme les Tangentielles en tram-train) en liaison directes avec les gares de Massy, Versailles et St-Quentin-en-Yvelines. Cette nouvelle infrastructure pourrait ainsi se connecter facilement au Nord aux voies du **RER C** (future Tangentielle Sud) et au Sud aux voies du **RER B**.

Ainsi nous pourrions garantir la compatibilité et la complémentarité avec les grandes gares d'échange régionales situées à proximité : Gares de Versailles Chantiers, Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy-Palaiseau, et l'interopérabilité avec les deux réseaux existants : RER B et C.

Protection de l'environnement :

Compte tenu de la faible densité du bâti existant ce serait l'occasion de préserver aussi les grands espaces agricoles ainsi que les sites naturels de la vallée de la Bièvre pour faire de ce pôle une vitrine et référence en termes de **développement durable et de transport écologique**.

Paris – Rouen – Le Havre :

« Le Havre, port naturel du Grand Paris. » (Napoléon)

Il s'agit d'ouvrir la Métropole sur sa façade maritime la plus proche et de mettre en valeur le fleuve qui y mène. **Ainsi la Seine sera non seulement la première avenue de Paris mais de la Métropole tout-entière.**

Relier la Seine à l'Europe via le « Canal Seine Nord Europe » :

L'avancé du projet de **canal à grand gabarit Seine-Nord Europe** vise à construire entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac le maillon central de la liaison européenne Seine-Escaut. Il représente un nouveau système pour le transport de marchandises entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.



Source : www.seine-nord-europe.com

Seine-Nord Europe : maillon central de la liaison européenne à grand gabarit Seine-Escaut

Relier le Bassin parisien au Nord-Pas de Calais...

Les bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais représentent 60 % du trafic fluvial en France. **Le canal du Nord**, qui relie actuellement ces deux bassins de navigation, constitue de par sa faible capacité de transport (650 tonnes) un **goulet d'étranglement** qui interdit la circulation des convois à grand gabarit et limite ainsi considérablement les échanges fluviaux nord/sud. **Le canal Seine-Nord Europe**, qui accueillera des convois emportant jusqu'à 4400 tonnes, offrira une continuité de navigation entre les deux bassins et **assurera le développement et la compétitivité du mode fluvial au service des entreprises.**

...et au réseau européen

La réalisation du canal Seine-Nord Europe donnera naissance à **la liaison européenne à grand gabarit Seine-Escaut**, retenue en avril 2004 comme projet prioritaire du Réseau transeuropéen de Transport (RTE-T) par le Parlement européen et le Conseil européen. Elle désenclavera le bassin de la Seine en l'ouvrant sur le réseau européen de voies navigables vers l'Europe du nord et l'Europe centrale et orientale jusqu'à la Mer Noire, par la liaison Rhin-Main-Danube. La liaison assurera le raccordement des grands ports maritimes européens (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam), et renforcera leur capacité de redistribution des marchandises à l'intérieur des terres. Les territoires desservis verront ainsi leur **attractivité économique renforcée.**

Un projet d'aménagement et de développement des territoires

Le projet de canal Seine-Nord Europe, élaboré avec les acteurs du territoire depuis 1993, s'accompagne d'implantations d'espaces portuaires générateurs d'activités liées à la logistique, l'industrie, au tourisme... Polyvalent, le canal assurera également une fonction hydraulique. Il contribuera à la lutte contre les inondations dans l'Oise et la Somme et à la sécurisation de l'alimentation en eau du nord de la France.

Réaliser un corridor ferroviaire entre Paris-Le Havre

Le transport de marchandise souffre encore largement de nombreuses difficultés liées au peu d'offre de service et de rentabilité dans ce domaine malgré de bonnes infrastructures ferroviaires. Il faut rendre le fer plus concurrentiel que la route.

A ce titre il faut réfléchir sur la création **d'un corridor ferroviaire mixte (FRET/LGV)** entre Paris et le Havre via la Liaison Rapide Normandie Val de Seine (LRMVS) et en connexion avec les 3 grands ports de la métropole (Le Havre, Rouen et Paris-Gennevilliers). Le transport de marchandise pourrait opérer la nuit comme il est envisagé de le faire sur d'autres LGV.

Transport routier

Nous pouvons nous réjouir d'abord que l'Île-de-France soit plutôt bien équipée en infrastructures routières de par ses trois périphériques concentriques et ses nombreuses radiales autoroutières.

- **Le Périphérique parisien** : achevé en 1973 sous Georges Pompidou. Il pose le problème urbanistique de la barrière sociale entre Paris et les villes limitrophes mais son recouvrement se fait progressivement et tend à limiter cette séparation.
- **Autoroute A86** : Le bouclage, après 30 ans de concertations laborieuses et de travaux, est en cours dans les Yvelines avec le Duplex A86 dont l'ouverture est prévue en 2011 (dernier tronçon entre Vaucresson et Versailles). L'ouvrage a été réalisé grâce au Partenariat Public Privé.
Intérêt : Les Financements sont entièrement privés par les entreprises Cofiroute et Vinci.
Inconvénient : Le tunnel est interdit aux camions et aux deux-roues pour des raisons techniques et de sécurité. De plus la solution payante (4,5 euros par trajet) est assez dissuasive et pose un problème d'offre d'accès au Grand Public.
- **La Francilienne (A104)** : Bouclage inachevé à l'Ouest (Poissy) qui pose des problèmes de mobilité liés à lourde congestion du trafic autour de Poissy dans les Yvelines

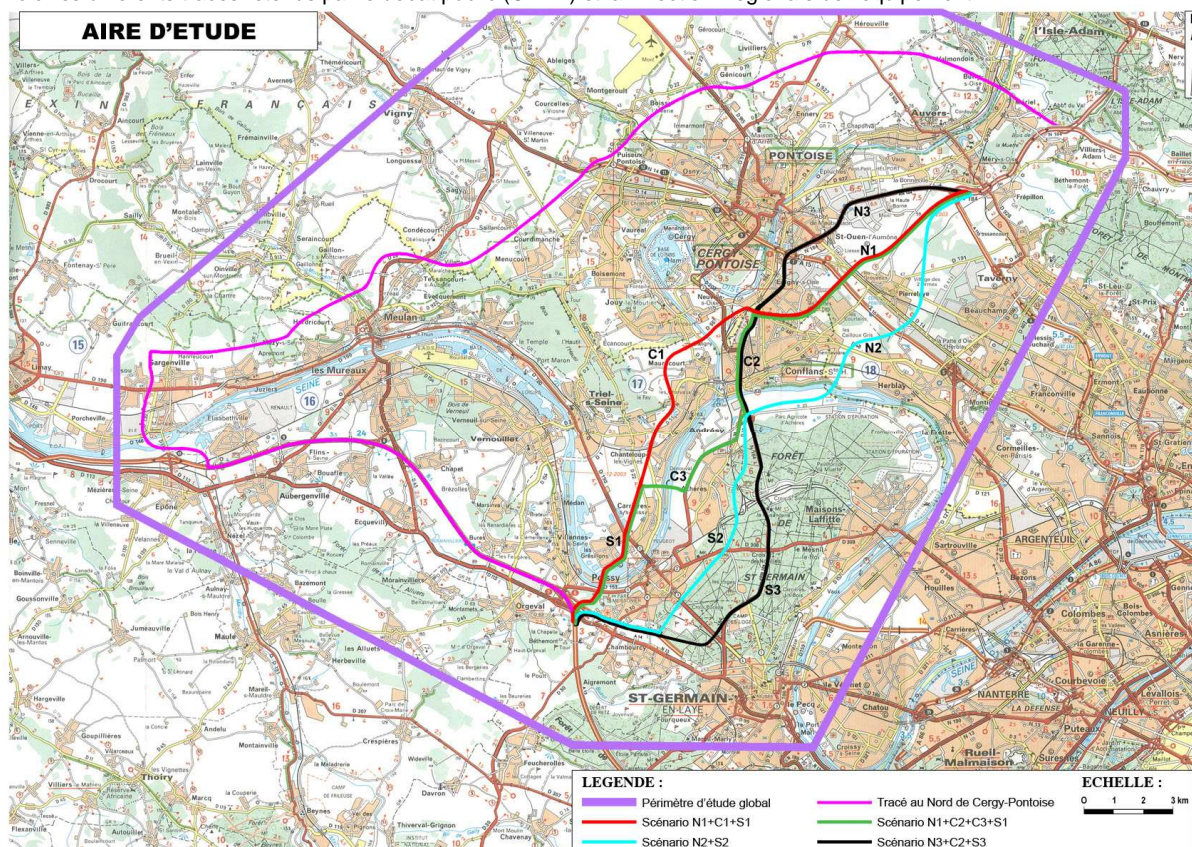
Complémentarité entre le transport routier et les transports en commun :

Le transport routier restera de fait le moyen le plus utilisé en Grande Couronne compte tenu du mode de vie périurbain. C'est pourquoi il est nécessaire de penser dorénavant le transport routier en complémentarité avec les transports en Commun. Il faut donc de plus en plus prévoir l'implantation de Parcs Automobiles près des futures grandes gares (exemple de Torcy en Seine-et-Marne) et réfléchir à savoir comment l'abonnement pourrait être mutualisé avec la carte Intégrale ou le titre de transport.

Bouclage de la Francilienne (A104) dans les Yvelines :

Nous nous réjouissons de la volonté de finaliser la rocade du troisième périphérique francilien. Ce dossier bloque dans l'Ouest Parisien depuis déjà plus de 20 ans. Ce projet a pour but essentiel de répondre à la problématique du désenclavement de la boucle de Chanteloup-les-Vignes et de l'engorgement routier de la ville de Poissy. C'est pourquoi il est largement préconisé de contourner Poissy par le Nord-Ouest.

Voici les différents tracés retenus par le débat public (CPDP) et la Direction Régionale de l'équipement :



Le tracé retenu par le Ministère de l'Écologie et de l'Équipement apparaît en vert. Cependant il est loin de faire le consensus, auprès de tous les acteurs publics (municipalités, collectivités) et les associations locales.

Nous recommandons aussi de réaliser le contournement de **Poissy** par le Nord-Ouest comme envisagé mais de l'aménager en **boulevard urbain** pour irriguer largement le territoire de la **boucle de Chanteloup**. La desserte locale pourrait passer par le futur pont d'Achères tout en préservant le plus possible l'environnement. Nous proposons aussi de réaliser une nouvelle sortie d'échangeur de l'autoroute **A13** avec la **D154** (et sa mise en 2x2 voies) pour délester aussi une part du trafic routier vers le nouveau pont de **Triel-sur-Seine** et ne pas concentrer tout le flux de véhicules sur l'Autoroute Francilienne **A104**.

La concertation avec le public et les acteurs locaux

La **Commission nationale du débat public** (CNDP) présidée par **Philippe Deslandes** a été saisie pour les 2 projets de métro de rocade autour de Paris ainsi que pour le prolongement du RER EOLE vers l'Ouest. Le public est largement invité à y participer au cours des réunions d'information et de concertation.

Les trois Commissions Particulières de Débat Publics (CPDP) et leurs maîtres d'ouvrage respectifs :

- **Réseau de Transport Public du Grand Paris** (Société du Grand Paris / Etat)
- **Rocade Arc Express** (Syndicat des Transports d'Île-de-France / Conseil Régional)
- **Prolongement d'EOLE (RER E)** à l'Ouest (Réseau Ferrés de France / STIF)

Les deux premières CPDP sur les projets de rocades dureront en même temps du 1^{er} octobre au 30 janvier 2010.

Commission Particulière du Débat Public « Réseau de Transport Public du Grand Paris »

Maître d'ouvrage : Société du Grand Paris (Etablissement Public d'Administration créé par le décret du 7 juillet 2010)

Président : Préfet François Leblond, Président de la COFHUAT

100 Avenue de SUFFREN
75015 PARIS

Tel : 01 44 49 72 73
Fax : 01 44 49 93 95

secretariat@debatpublic-reseau-grandparis.org
contact@debatpublic-reseau-grandparis.org

Sites internet : www.debatpublic-grandparis.org / <http://www.metrograndparis.com>

Commission Particulière du Débat Public « Arc Express »

Maître d'ouvrage : Syndicat des Transports d'Île-de-France (Conseil Régional)

Président : Jean-Luc Mathieu, Conseiller-Maître Honoraire à la Cour des comptes

CPDP Arc Express
28, rue de Londres
75009 Paris

Tél. : 01 78 42 35 62
Fax. : 01 78 42 35 00 (Indiquer sur le fax: « à l'attention de la CPDP Arc Express »)

Courriel : contact@debatpublic-arcexpress.org

Sites internet : www.debatpublic-arcexpress.org / www.arcexpress.fr

Autres sites : <http://www.stif.info> / <http://www.iledefrance.fr> / <http://www.cabougedanslestransports.com>

Commission Particulière Du Débat Public sur le « Prolongement du RER E »

Maître d'ouvrage : Réseau Ferrés de France / Syndicat des Transports d'Île-de-France

Président : Michel Gaillard

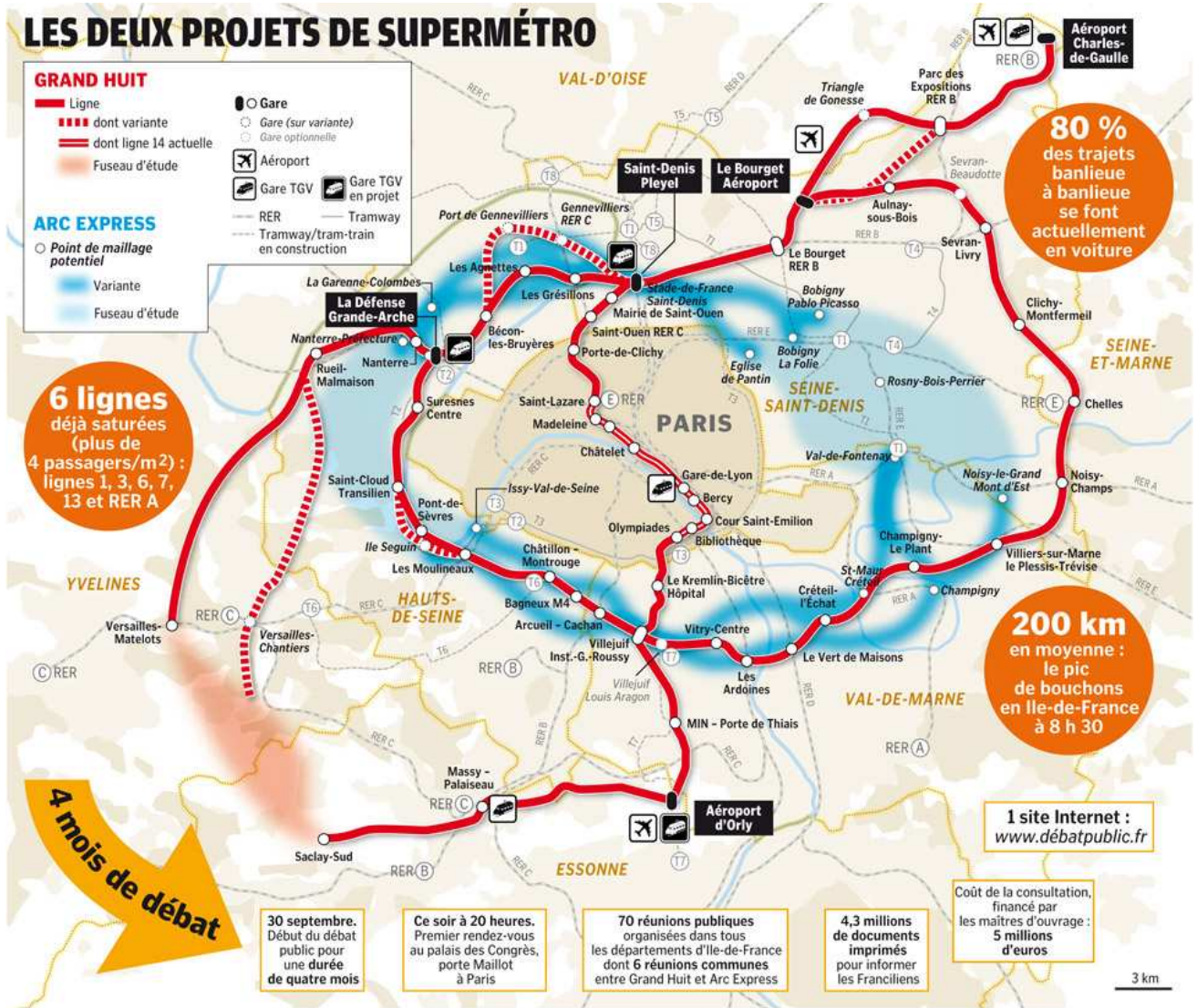
Tour Pacific – bâtiment Est
11 cours Valmy
92977 Paris La Défense 7

Tel : 0800 618 618

Courriel : contact@debatpublic-rer-e.org

Site web : <http://www.debatpublic-rer-e.org/> / <http://www.ladefense-seine-arche.fr/>

Analyse comparée des deux projets



LE PROJET GRAND HUIT

Une double boucle de 155 km, dont une partie de la ligne 14 actuelle. Trois lignes différentes sont prévues pour réaliser cette boucle. Elle permettra notamment de relier directement les aéroports de Roissy et d'Orly en moins d'une heure ainsi que les pôles économiques à développer dans le cadre du Grand Paris.

Une rocade de 60 km reliant les terminus actuels des lignes de métro. Elle est constituée de quatre arcs dont deux sont jugés prioritaires, au nord et au sud.

Stations	Vitesse des rames	Coût	Calendrier prévisionnel	Fréquentation	Exemples de parcours	Soutien
40 gares Distance moyenne entre deux arrêts : 2 à 3 km	65 km/h (rames automatiques, sans conducteur)	21,5 milliards d'euros	Début des travaux en 2013 Achèvement en 2023 Certains tronçons seraient opérationnels dès 2018	2 à 2,5 millions de voyageurs quotidiens à l'horizon 2035	Roissy/La Défense en 29 minutes Gare de Lyon/Orly en 25 minutes La Défense/Pleyel (93) en 10 minutes Villejuif (94)-Noisy-Champs (77) en 25 minutes	Projet soutenu par le gouvernement
40 stations environ séparées de 1 km à 1,5 km	40 km/h (rames automatiques, sans conducteur)	7 milliards d'euros	Début des travaux fin 2012 Mise en service du premier arc en 2017	1 million de voyageurs quotidiens attendu à terme	10 minutes en moins entre Créteil (94) et l'ensemble de la Seine-St-Denis ou entre Créteil et le plateau de Saclay (91), entre Gennevilliers (92) et Marne-la-Vallée (77) 20 minutes en moins entre Aubervilliers et Rueil-Malmaison	Projet soutenu par Paris, la région et plusieurs départements franciliens dont le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis

LE PROJET ARC EXPRESS

Sources :

leParisien.fr

Tableau synoptique des deux projets concurrents

	Double Boucle (Etat / SGP)	Arc Express (Région / STIF)
Caractéristiques Techniques	<p>22,7 milliards pour la double boucle 35 milliards d'investissement au total</p> <p>155 km de métro en double boucle 3 segments principaux (Vert, Rouge, Bleu) 40 stations (interstation : 2-3km) ... 65/70 km/h</p> <p>Début des travaux : 2013 Première mise en service : 2018</p>	<p>7 milliards pour la seule rocade Arc Express 18 milliards (Plan de mobilisation de la Région)</p> <p>60 km de métro en simple rocade découpé en 2 tronçons principaux (Nord et Sud) 50 stations (interstation : 1-1,5 km) > 30 stations existantes + 20 nouvelles stations 40/45 km/h</p> <p>Début des travaux : 2012 Première mise en service de l'Arc Sud : 2017</p>
Avantages +	<p>Dessert des pôles périphériques identifiés comme étant à fort potentiel et stratégiques pour l'avenir de la métropole.</p> <p>Axe Nord / Sud stratégique pour la desserte des aéroports avec le cœur de la métropole autour de la ligne 14 automatisée.</p> <p>Le tracé au Nord pour desservir successivement les 2 aéroports Paris → Pleyel → Le Bourget → Roissy</p>	<p>Irrigue des territoires déjà en très forte densité urbaine et très mal desservis actuellement.</p> <p>Permet un gain intermodal fort entre les différentes lignes radiales existantes.</p> <p>Permet donc de réaliser de meilleurs trajets de banlieues à banlieues</p>
Inconvénients Problèmes Risques --	<p>N'irrigue pas les territoires denses en proche couronne où se trouve l'habitat.</p> <p><u>Les deux grandes boucles :</u> Boucle Ouest : Rueil - Versailles n'est pas réaliste Avec une interstation de 8km... puis 4km jusqu'à Saclay. Saclay : Un métro à Saclay n'est pas réaliste Boucle Est : problème de financement, faisabilité et de phasage ?</p> <p>Détour par le Port de Gennevilliers ?</p> <p>→ Risque d'arriver sur une voie d'impasse comme le CDG Express après l'attribution du marché public et du PPP.</p>	<p>Boucle incomplète en tronçons morcellés Pas de Visibilité sur les Arcs Ouest et Est</p> <p>Coût total du projet en boucle complète ?</p> <p>Ne répond pas à l'obligation de desserte des aéroports via un nouvel Axe Nord-Sud.</p> <p>Reste incomplet à long terme car Vision à moyen terme pour la région et ne dessert pas les pôles économiques de croissance.</p>
Propositions	<p>Saclay : Un métro à Saclay n'est pas réaliste. Le métro sur le site de Saclay semble inapproprié. → Privilégier un tram-train écologique pour faire une vitrine de cette cité du savoir...</p> <p>Au Sud : Pourquoi ne pas reprendre la branche 7 vers Villejuif ? comme prévu initialement ?</p>	<p>→ Nécessite d'être finalisé en boucle complète. Par Saint Cloud (92) et Val-de-Fontenay (94) D'un seul tenant (sans tronçon ou phasage..)</p>
Vision	<p>Répond à des objectifs stratégiques à long terme comme les pôles de croissance et de développement : Saclay, Plaine-Commune, Evry, Orly, Le Bourget, Roissy, Descartes... mais ne réponds pas aux problèmes de temps de déplacement importants entre les lieux de travail, de loisirs et l'habitat dense.</p>	<p>Répond à des objectifs à moyens termes importants autour de Paris comme le reports des trajets de banlieues mais non ambitieux et incomplet à long terme or le Grand Paris est un enjeu national, pas seulement régional.</p>

Synthèse : Nous pensons que pour essayer de concilier les deux projets il faut dans un premier temps se mettre d'accord sur un tronc commun en petite couronne autour du tracé régional Arc Express qui est bien avancé au niveau des études et reste prioritaire pour irriguer les territoires denses en habitat de la proche petite couronne. De plus ce projet est le seul à pouvoir vraiment garantir des liaisons de banlieues à banlieues, mais il doit se faire d'un seul tenant en boucle complète et non en plusieurs tronçons et différents phasages comme le propose la région.

Ensuite un nouvel Axe Nord/Sud autour de la ligne 14 automatisée doit voir le jour jusqu'aux trois Aéroports internationaux comme le propose aussi la Société du Grand Paris. L'Axe au Nord suivra le tracé proposé par la Société du Grand Paris qui permet de desservir conjointement Le Bourget et Roissy. Au Sud nous proposons que la ligne reprenne la branche de la ligne 7 vers Villejuif pour continuer vers Orly comme prévu initialement.

Enfin il faudra revoir le choix des tracés en grande couronne pour permettre la desserte des pôles stratégiques de croissance comme Saclay, ainsi que celui du gabarit et du mode de transport (métro ou ferroviaire) pour garantir la cohérence de l'ensemble. A ce titre nous nous positionnons pour des tram-trains écologiques en surface (ou aérien) et économiques au gabarit ferroviaire autour des pôles de Saclay au Sud-ouest et de Noisy-Champs (Cité Descartes) à l'Est. Ce seront les vitrines en termes de développement durable de ces cités du savoir et de la connaissance...

Christian de Perthuis

Capgemini Finance et Services
Business Analyst / Consultant IT / NTIC / SI
Ministères / Transports / Service Publics
Tel : 06.87.68.30.74 / 01.49.00.34.08
chdeperthuis@yahoo.fr



INGENIEUR CONSULTANT MINISTERES & SERVICES PUBLICS

Ingénieur Diplômé de l'Institut Supérieur d'Electronique de Paris (ISEP).

Consultant auprès de **Capgemini Finance et Service** dans la conception et la refonte des Systèmes d'Information pour les Ministères / Administrations (Education Nationale, MEEDDAT, MINFIN, DGFIP, DGME) et les Services Publics (RATP, SNCF, EDF...).

Principales interventions auprès des Ministères, Administrations et Sociétés de Services Publics suivants :

- Rationalisation des Fiches Services des Ministères des Finances, de l'Economie, de l'Industrie, du Budget, des Comptes Publics et de la Justice
- Refonte du portail « **Mon.Service-Public.fr** » pour la Direction Générale de la Modernisation de l'Etat (**DGME**)
- Système d'Information des Centrales Nucléaires pour Electricité de France (**EDF**)
- Système de Gestion de maintenance assistée par ordinateur pour les bus de la **RATP**

Programmes dans l'aéronautique militaire chez **Thales Airborne Systems** à Elancourt (78) :

- Système de Contre-mesures électroniques et radar RBE2 des Mirages 2000

Intérêt manifeste pour les questions d'Urbanisme, d'Aménagement du territoire, de Transports et de vie politique locale au sein du « Projet du Grand Paris et de la Région Capitale » depuis 3 ans : A ce titre **Conseiller Technique** auprès du Think Tank « **Attractivité du Grand Paris** » au sein du cabinet de **Valérie Sachs** (Conseiller de Paris).

Débats sur le « Grand Paris » suivis depuis 2008 :

- Consultation internationale des 10 équipes d'Architectes/Urbanistes lancée par le Ministère de la Culture
- Projet de **Christian Blanc**, secrétaire d'Etat à la Région Capitale et député des Yvelines
 - o Jusqu'à l'adoption de la loi par le parlement en deuxième lecture au Sénat (Juin 2010)
- Projet de **Réforme des Collectivités Territoriales** (Commission Présidée par **Edouard Balladur**)
 - o Problèmes de gouvernance institutionnelle du **Grand Paris** :
 - o Rapport du Sénateur **Philippe Dallier**, et Syndicat Mixte d'Etude **Paris-Métropole**
- Politique de développement des transports au sein de l'IDF (Conseil Régional, SDRIF, PDUIDF, IAURIF)
 - o Révision du **Schéma Directeur** de la Région Ile-de-France (septembre 2008)
 - o Participation aux réunions de la Fédération Nationale des Usagers des Transports IDF
 - o Projet **Arc Express** (Région) / **Métrophérique** (RATP) et **Double Boucle** (Etat / SGP)
 - o Suivis d'Opération d'urbanisme sur les Villes de Paris, de Versailles, et sur la région de La Défense
 - o Réaménagement des Pôles Intermodaux de Chatelet Les Halles, Versailles-Chantiers et La Défense
- Formations suivies et préparée :
 - o Cours d'Urbanisme, Aménagement du territoire et de gestion thématique des collectivités territoriales au **CNAM** de Paris avec **Michel Cantal Dupart** (Architecte sélectionné pour la consultation interministérielle)
 - o Préparation au mastère Urbanisme de l'Institut de Sciences Politiques de Paris en septembre 2009
 - o Présentation au concours de l'Ecole Nationale d'Administration en aout 2010.

Intérêts pour la **Géopolitique**, aux phénomènes de mondialisation économique et sociale ainsi qu'aux modifications des relations diplomatiques internationales et de puissances qu'elle entraîne dans le monde : conférences de **I'IHEDN**, de **I'IRIS**, de **I'IFRI** et du **CNAM** dans ces domaines là.

