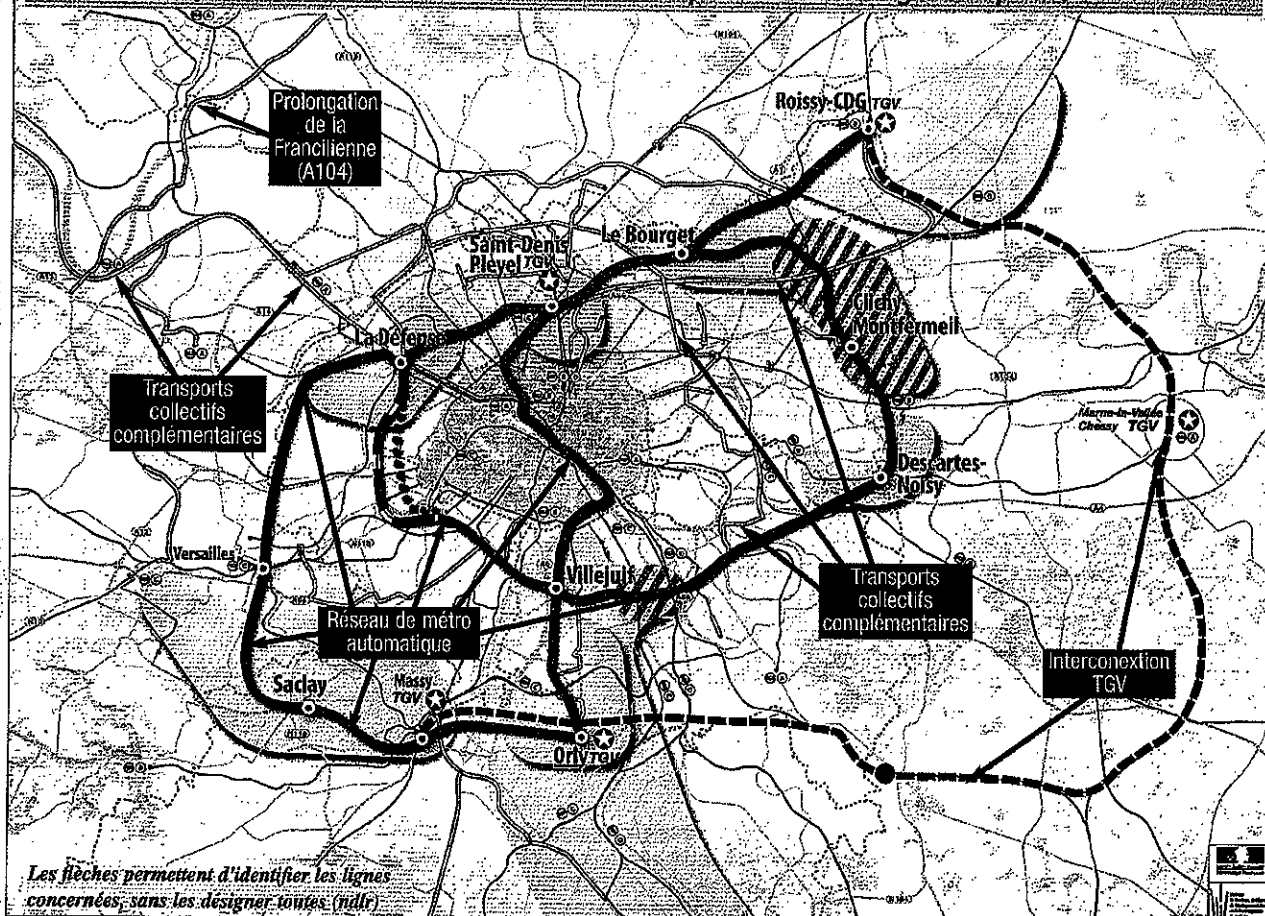


« Paris région capitale » : quelle cohérence entre les nouveaux réseaux ?

Schéma de principe du nouveau réseau de transport de Paris région capitale



La volonté politique affirmée d'un impact historique est évidente. Le projet transport présenté par Nicolas Sarkozy à la Cité de l'architecture et du patrimoine, centré sur sept « territoires de projets » (zones entourées en relief sur la carte ci-contre) à l'échelle de la métropole, a l'ambition d'être le successeur du métro parisien de la fin du XIX^e siècle et du RER des années 1960-1970. Il se fonde sur un « réseau primaire » ou « Grand Huit » de métro automatique reliant les grands pôles de l'Île-de-France. Alors que le financement du projet fera l'objet, en principe d'ici fin juin, d'un rapport spécifique du député Gilles Carrez, il reste à affirmer de nombreux points géographico-techniques concernant la structure du réseau et son articulation avec les infrastructures existantes ou prévues.

Un métro automatique de l'ampleur d'un nouveau RER

Comme le confirme le cabinet de Christian Blanc, secrétaire d'État « chargé du développement de la région capitale », il s'agit d'un métro automatique classique dont la technique, choix du gabarit métro

parisien inclus, sera celle de la ligne 14 de la RATP. Le projet est cependant d'une ampleur plus proche de celle du RER que du métro.

D'abord, au point de vue des matériels, puisque les trains seront des rames de huit voitures (possibilité prévue par le dimensionnement d'origine des stations de la ligne 14) permettant d'offrir une capacité de 25% supérieure à celle des actuels trains de la ligne 14.

Mais aussi, par sa longueur de 130 km dont 121 km et 60 stations nouvelles s'ajoutant aux 9 km et 9 stations de la ligne 14 existante. Car le projet de « Grand Huit » inclut cette ligne, qui serait prolongée au sud vers Villejuif puis Orly, et au nord vers Saint-Denis Pleyel puis vers Le Bourget et Roissy. Outre cette partie centrale, l'ensemble comprend la création de trois liaisons circulaires : la première à l'ouest, de Saint-Denis Pleyel à Villejuif via La Défense et Issy ; la seconde à l'est, de Saint-Denis Pleyel à Villejuif via Le Bourget, Clichy-Montfermeil et Descartes-Noisy ; la troisième, située plus à l'ouest, entre La Défense et Orly via Versailles, Saclay et Massy. Le projet mise

sur un lancement des travaux en 2012, et propose de prolonger la ligne 14 et de construire les deux premières circulaires est et ouest d'ici 2017. Dans une seconde phase, d'ici 2022, serait réalisé le prolongement de Villejuif à Orly sur l'axe central et la troisième ligne circulaire.

Grâce à des interstations de grande longueur⁽²⁾ sur les sections nouvelles et à une vitesse commerciale de 60 km/h, les trajets La Défense - Roissy ou Châtelet - Roissy seraient effectués en 30 minutes, celui entre Gare de Lyon et Orly en 25 minutes comme celui de Villejuif à Noisy, tandis qu'il faudrait une heure pour relier Orly et Roissy via Paris.

Hormis son ampleur, le double en kilométrage et en coût⁽³⁾, la conception du « Grand Huit » ne rompt pas totalement avec le principe du projet « Arc Express » auparavant avancé par la RATP et la Région, dont le tracé n'était défini que par un large « fuseau d'études ». Ainsi, la partie située dans le Val-de-Marne est très comparable au tracé d'« Orbival », soutenu par le conseil général du département, excepté plus à l'est, où il se dirige vers Noisy et non vers Val-de-Fontenay.

(suite page 10)

Questions d'articulation

Le «Grand Huit» peut toutefois poser ponctuellement des questions d'articulation avec les infrastructures existantes ou en projet. Par exemple, le tracé de la «petite» circulaire ouest impliquerait la suppression du tramway T2, dont les infrastructures seraient réutilisées, à moins qu'un tracé alternatif direct, également envisagé, ne soit finalement choisi. Et la section Saint-Denis - La Défense réduit l'intérêt d'une relation entre les trams T1 et T2 préconisée par les maires de Rueil et de Nanterre. A plus long terme, le prolongement Villejuif - Orly limitera l'intérêt du futur tram T7 à la seule desserte fine locale par un autre itinéraire. On peut également se poser la question d'une «concurrence» du projet avec «CDG Express» (voir encadré). D'autant que, pour les passagers aériens en transit, des navettes TGV spécialisées Roissy - Orly se-

raient plus rapides que la liaison par le nouveau métro.

Le «Grand Huit» aurait pu semer également la confusion avec les projets de tangentes ferroviaires soutenues par la région. Mais ces dernières ont été reconverties en services de type «tram-train express» sur la Grande ceinture, desservant finement le tissu urbain à la lisière entre première et seconde couronnes⁽⁴⁾. Pour les mêmes raisons, divers projets de tramways pouvaient parfois «doubler» avec l'itinéraire éventuel de ce métro automatique. Ces deux écueils ont été soigneusement évités.

État-Région : à la recherche d'un consensus

Après une période conflictuelle entre la région et le gouvernement sur les projets de transports franciliens, le discours présidentiel annonce la recherche d'un

consensus. Nicolas Sarkozy propose la mise en place, d'ici la fin 2009, d'une «nouvelle entité publique de maîtrise d'ouvrage (...) dirigée par l'État mais [qui] impliquera pleinement le STIF, la région Île-de-France et les autres collectivités locales (...)». A l'issue des travaux, elle remettra l'ouvrage au STIF pour l'exploitation. Elle s'appuiera sur l'expertise technique de la RATP». Dont acte...

Jean-Paul Huchon président du conseil régional, y voit «la validation du plan de mobilisation de 18 milliards (...)» présenté à Jean-Louis Borloo il y a près d'un an» et estime que cela implique «l'adoption du SDRIF au plus vite». Pensant que «les deux projets ne sont pas incompatibles», il insiste sur les urgences, «désengorger le RER-A et la ligne 13».

Attentes satisfaites. La partie ligne 14 du «Grand Huit» contribue au désengorgement de la ligne 13, et dans les deux projets figurent l'achèvement du projet Eole (RER-E: liaison par tunnel Haussmann-St-Lazare - La Défense) et son extension vers Mantes, la modernisation de la ligne A (la RATP a commandé 30 trains à deux étages, mis en service en 2011, pour une valeur de 917M€) et la mise en œuvre des schémas directeurs des RER-B, C et D. Un ensemble estimé à environ 8 milliards d'euros dans le projet présidentiel, comme dans celui de la Région. Le plan inclut également les opérations du CPER 2007-2013.

La différence majeure entre les deux plans concerne le «Grand Huit» et «Arc express». Quoique tous deux fondés sur la réponse au besoin de liaisons inter-banlieues, leurs horizons divergent: réseau essentiellement régional, d'une part, rocade de proche banlieue, d'autre part, avec des coûts respectifs estimés à 15 et 10 milliards d'euros. Toutefois, Pierre Mongin, président de la RATP, affirme sa volonté de participer à l'élaboration du «Grand Huit», se satisfaisant du fait que le tracé «reprenne une bonne partie de celui du projet de la RATP et de la Région».

Tramway : les projets franciliens en attente d'un «effet réseau»

Si le «Grand Huit» met en question le rôle de certaines lignes de tram existantes ou en projet, c'est que la cohérence générale des tramways franciliens reste à établir. Car la longueur des quatre lignes existantes, tram-train Aulnay - Bondy inclus, (une trentaine de kilomètres) quadruplera en 2014. Dernier projet lancé: le prolongement du «tram des Maréchaux» T3 vers la porte de la Chapelle, avec un financement (876,6M€) bouclé le 16 avril 2008 par un accord tripartite Région, Ville de Paris, RATP⁽⁵⁾.

Le retour du tramway, amorcé en 1992 avec le T1 Saint-Denis - Bobigny, esquisse à nouveau le maillage qui avait en son temps structuré la banlieue⁽⁶⁾, objectif de nouveau d'actualité. Mais la réunion de lignes ne crée pas un réseau, alors que la

Quand le métro du Grand Paris fragilise le projet CDG Express

L'extension programmée jusqu'à l'aéroport de Roissy de l'actuelle ligne 14 du métro parisien menace-t-elle la réalisation de CDG Express? Depuis les annonces de Nicolas Sarkozy sur le Grand Paris, le 29 avril dernier, beaucoup s'interrogent sur l'avenir de ce projet ferroviaire prévu à l'horizon 2015. Même si le chef de l'État a réaffirmé dans son discours qu'il entendait que soient réalisés le plus vite possible plusieurs projets sur la table, dont «cette liaison rapide Roissy-Gare du Nord» (en fait Gare de l'Est).

Dans les limbes depuis 2000, CDG Express prévoit de confier à un concessionnaire la construction et l'exploitation d'une liaison de 32 kilomètres plaçant Roissy à 20-25 minutes de la gare de l'Est. Ce partenariat public-privé original est complexe puisqu'il mélange l'existant et le neuf à créer. Première dimension, sa réalisation est tributaire de l'aménagement par RFF des voies du RER B depuis Paris - projet dit «RER B nord +», qui doit être prêt en 2012. Grâce à ces travaux, le concessionnaire disposera d'une voie réservée depuis Paris jusqu'à Mitry-Mory. A lui de financer à partir de cette commune la construction jusqu'à Roissy d'une infrastructure nouvelle de 7 kilomètres longeant la LGV d'interconnexion. Il devra aussi réaliser à Paris une «virgule», raccordement souterrain de 700 mètres entre la gare de l'Est et les voies du RER B. Le coût de ces travaux à la charge du concessionnaire est estimé à 640 millions d'euros. Ce montant ne comprend pas l'acquisition du matériel roulant, évalué en 2008 à 120 millions d'euros par les pouvoirs publics. Deuxième dimension du partenariat public-privé, le concessionnaire aura l'obligation de sous-traiter l'exploitation des trains à la SNCF, de même que toutes les autres prestations ferroviaires, ce qui constitue une certaine contrainte.

De ce futur service, les pouvoirs publics attendent un doublement de la part modale du rail pour la desserte Paris-Roissy, l'objectif de 42% étant visé contre environ 22% avec l'actuel RER B. Et c'est uniquement par la contribution des futurs clients - la tarification spécifique devrait fixer le prix du trajet autour de 20 euros - que le concessionnaire équilibrera l'exploitation et remboursera ses emprunts, aucune aide publique n'étant envisagée.

«Or, les récents projets de l'État bouleversent la donne à plus d'un titre en risquant de créer une concurrence à CDG Express», analyse Olivier Doleu, délégué général de TDIE. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, a en effet souligné qu'en étendant la ligne 14 depuis Saint-Lazare avec un métro automatique capable de rouler à 60 km/h de moyenne, «l'aéroport de Roissy ne sera plus qu'à 25 minutes de Notre-Dame ou de la Défense», puisque la boucle ouest du futur métro francilien doit raccrocher le quartier d'affaires à la ligne filant vers le nord est. En réalité, le temps de trajet pour la desserte de Roissy reste à préciser. Il dépendra du nombre d'arrêts qui jaloneront la ligne entre Saint-Lazare et l'aéroport. Pour l'instant, un certain flou règne encore. Sont prévues par le STIF, dans le cadre du prolongement voté de l'actuelle ligne 14, la construction de quatre stations: Rome, Porte de Clichy, Clichy Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen. L'État, quant à lui, en a programmé au moins deux: Saint-Denis Pleyel et Le Bourget. Reste donc à mesurer quelle part de la clientèle de CDG Express, qui sera pénalisée par une rupture de charge gare de l'Est, cette future ligne automatique pourrait détourner. D'autant que le prix de ce service sera régi par une tarification STIF, a priori plus attractive. Enfin, sur le plan du financement, une autre forme de concurrence risque de s'établir. Le financement du métro automatique devrait être essentiellement public, vu l'ampleur colossale du chantier, les collectivités locales ayant une capacité d'emprunt plus avantageuse (à un taux d'un peu plus de 2%), alors que l'actuelle crise financière pénalise un consortium privé. Le groupement constitué autour de Vinci est aujourd'hui le seul à rester en lice. Il a été retenu mi-2008 par l'État qui s'est avoué déçu par la faiblesse de la compétition lancée en 2006. Le 23 avril, soit une semaine avant le discours de Nicolas Sarkozy, Vinci a annoncé la remise imminente de son offre finale - qu'il n'avait pas encore déposée mi-mai - en faisant savoir qu'il demanderait des subventions à l'État, preuve de la difficulté à équilibrer la future concession. Mais c'était avant le bouleversement du jeu provoqué par le discours du président, sur lequel le consortium ne souhaite pas s'exprimer. Le cabinet de Christian Blanc dément les rumeurs qui traduisent le flottement de l'État sur l'avenir de CDG Express et indique que «la procédure va continuer». Mais certains estiment qu'elle pourrait aboutir à juger ce marché infructueux ou à en modifier radicalement la nature. voire, à remettre à plus tard la bretelle du métro automatique entre le Bourget et Roissy...

Marc Fressoz

géographie et les techniques contrarient la conception d'une rocade « Grand Tram ».

Géographiquement, les lignes sont peu connectées, deux d'entre elles étant isolées de l'ensemble (T6 Châtillon - Viroflay et T7 Villejuif - Orly - Athis-Mons), car conçues comme des rabattements au métro. Et si T8 et T3 se rencontreront à « Évangile RER-E » (au-delà du CPER, après 2013), T2 et T1 ne seront pas en contact, en dépit de leurs avancées respectives vers Bezons et Asnières-Gennevilliers. Le principe d'un prolongement du T4 à Noisy-le-Sec, mis en correspondance avec le T1 et le RER-E, n'est pas planifié et le choix du bus en site propre pour le Trans-Val-de-Marne rompt la continuité modale.

Techniquement, même en cas de contacts entre lignes, les échanges de matériels ne seront pas possibles en raison des gabarits différents des rames (T1 et T3 à Porte de Versailles), des modes incompatibles (tram ferroviaire T1 et système sur pneus du T5 venant de Sarcelles à Saint-Denis, T2 et tram sur pneus Meudon - Boulogne) ou de l'absence de raccordements (T1 et T8 à Saint-Denis RER).

Si cette situation, liée aux origines des lignes actuelles (deux créées sur voirie, deux sur infrastructures ferroviaires), reste à normaliser par le STIF, le « Grand Huit » pourrait structurer l'ensemble. Notamment à l'est où le prolongement du T4 vers Montfermeil s'appuie sur la liaison circulaire, le président de la République évoquant également le prolongement du T1 de Val-de-Fontenay jusqu'à Saint-Maur Créteil-RER, sur le tracé d'Orbival.

Michel Chkistacz

(1) Le projet Meteor incluait à l'origine un prolongement sud vers Maison Blanche assorti de l'automatisation de la branche Millejuf de la ligne 7, la même démarche étant prévue au nord avec une branche de la ligne 13. L'actuel projet RATP prolonge la ligne 14 à Saint-Denis en shuntant les deux branches de la 13.

(2) Soit un intervalle moyen de 2 km contre 1 km sur la ligne 14 et 0,5 km sur le métro urbain classique. Le projet « Arc Express », avec ses 60 km et ses 60 stations, adopte les critères de la ligne 14.

(3) Sur les 35 milliards d'euros d'investissements annoncés par Nicolas Sarkozy, 23 milliards concernent le « Grand Huit » plus le prolongement du RER-E à La Défense et à Mantes, le plan de désaturation du RER-A et les schémas directeurs des RER B, C et D. Le coût d'« Arc express » est estimé entre 6 et 7 milliards d'euros (hors matériel).

(4) Après la (re)mise en service, en décembre 2004, du premier maillon de la Tangentielle ouest, entre Noisy-le-Roi, St-Nom-la-Breche et St-Germain-en-Laye, RFF vient d'annoncer le lancement de la phase centrale de la Tangentielle nord, entre Epinay et Le Bourget, inscrite dans le contrat de projets Etat - Région 2007-2013 et dans le plan de relance. Sa mise en service est prévue fin 2014 pour un coût de quelque 500 M€. La seconde phase, annoncée en 2017, prolongera la ligne



Projet « Seine Métropole »

3 questions à **Christophe Boutin**, directeur de l'économie de la concession et du développement durable, Sanef

I&M / Parmi les dix projets architecturaux présentés à l'occasion du « Grand Paris », figure celui de l'agence Grumbach et Associés, « Seine-Métropole », qui tend à relier Paris et Le Havre par un réseau de transport structuré autour de la Seine. Implantée sur cet axe à travers les autoroutes A13, A14 et A29, Sanef est concernée par ce grand projet. Quelle est votre vision des choses sur ce projet et sa crédibilité ?

Christophe Boutin / Gestionnaire de ces autoroutes via sa filiale SAPN, Sanef ne pouvait rester à l'écart d'un tel projet. L'A13/A14 est en effet l'artère principale de « Seine Métropole ». Nous avons donc accepté de contribuer à cette proposition et de réfléchir très librement à ce que pourrait devenir l'autoroute dans les prochaines décennies. Cet effort prospectif original débouche rapidement sur des propositions dont on s'aperçoit que certaines peuvent être mises en œuvre à relativement brève échéance. Un exercice un peu théorique au départ pourrait donc devenir la base de travail de notre prochain contrat de plan, c'est-à-dire l'outil de programmation arrêté en accord avec l'Etat, qui régit les principaux aménagements à réaliser sur nos réseaux.

I&M / De quelle manière ce projet ambitieux et multimodal, qui intègre les modes routier, fluvial et ferroviaire, veut rompre « avec l'hégémonie de la voiture » et transformer l'A13 en « boulevard métropolitain », s'inscrit-il dans la démarche stratégique de la Sanef ?

Christophe Boutin / Au vu des orientations de nos sociétés, il est clair que le développement de cet axe ne se fera pas par le biais d'un empilement d'infrastructures nouvelles, et c'est tout particulièrement vrai dans le domaine des infrastructures routières. Dans les pays comme l'Allemagne, l'Angleterre ou les Pays-Bas, où les infrastructures sont très denses, la congestion n'a pas été résolue. En revanche, l'optimisation de l'usage des infrastructures existantes est une piste de réflexion stratégique pour Sanef.

D'ores et déjà, la congestion de nos autoroutes dans leurs terminaisons urbaines pèse sur l'efficacité de ces axes dans les trajets de transit. Certaines voies peuvent devenir des espaces partagés : à l'image des voies à péage insérées dans des autoroutes gratuites aux Etats-Unis, pourquoi ne pas imaginer des voies réservées aux transports collectifs et plus largement, à ceux pour lesquels le gain de temps représente une valeur suffisante pour s'acquitter d'un péage ayant pour objet la fluidité du parcours et non uniquement le financement de l'infrastructure.

I&M / Estimez-vous que tant les financements disponibles que l'évolution des mentalités et des problèmes de gouvernance permettront de faire émerger un tel projet, et à quelles conditions et échéances ?

Christophe Boutin / Au vu des débats qui ont entouré les travaux préliminaires, il est déjà acquis que le Grand Paris a suscité l'intérêt d'un cercle qui dépasse celui des seuls spécialistes. Cela montre que la société est en attente de propositions innovantes que ce projet pourrait réussir à mettre en mouvement. Le défi, c'est aujourd'hui de concrétiser les premières propositions pour ne pas décevoir les espoirs naissants. Tout ne pourra pas se faire au même rythme, et les propositions portent à la fois sur le moyen et le long terme. L'incarnation de ce projet au travers d'une gouvernance clairement identifiée pourrait faciliter la mise en œuvre du projet, mais je crois qu'il se fera de toute façon. Les collectivités et les aménageurs, dont Sanef, commencent déjà à se saisir des premiers projets pour les concrétiser.

Bien sûr, les financements à mobiliser sont considérables. Notre groupe peut contribuer à mettre en œuvre sur son réseau les équipements qui accompagnent l'évolution des usages de l'autoroute. Le contrat de concession et le péage sont des instruments de financement des infrastructures pertinents et équitables. Il ne faut pas perdre de vue que les infrastructures, particulièrement routières, sont des investissements qui présentent pour la plupart des taux de retour très rapides pour la société. Des projets d'optimisation des réseaux existants, sans les inconvénients associés aux nouveaux projets, sauront alors démontrer rapidement leur pertinence.

d'Epinay à Sartrouville à l'ouest, et du Bourget à Noisy-le-Sec à l'est.

(5) Un prolongement de 14,5 km avec 26 stations dont deux à Pantin, le tracé quittant Paris sur 2,5 km à l'Est. La ligne sera exploitée avec l'actuel T3 de Pont du Garigliano à Porte de Vincennes et de Porte de Vincennes à Porte de la Chapelle. Mise en service à la fin de 2012, elle attend 165 000 voyageurs/jour (120 000 actuellement). Bertrand Delanoë et Jean-Paul Huchon invitent l'Etat, jusqu'ici absent du pro-

jet, à participer au « prolongement du prolongement » jusqu'à Porte d'Asnières sur 2,5 km pour desservir la ZAC Badignon et le futur tribunal de grande instance, et créer une correspondance avec le RER-C. (6) Ce réseau couvrirait Paris et la première couronne avec des extensions dans les actuels départements périphériques. A son développement maximum (1925-1930), il totalisait 112 lignes et 1 100 km, et transportait 700 millions de voyageurs par an.

