

Une nouvelle voie pour le Grand Paris

Dépassant les schémas de l'Etat et de la région, les architectes du Grand Paris proposent un nouveau projet de supermétro permettant de desservir l'ensemble de la métropole.

C'est un événement qui pourrait faire date pour l'avenir de la métropole d'Ile-de-France et ses problèmes insolubles de transports : les architectes du Grand Paris ont dévoilé hier leur propre solution pour désengorger l'Ile-de-France. Alors que le conseil régional et l'Etat se disputent pour construire le futur supermétro voulu par le chef de l'Etat dans le cadre du Grand Paris, les architectes proposent un maillage utilisant tous les modes de transport et connectant tous les territoires.

« L'objectif, c'est que demain tout le monde puisse se déplacer facilement dans la métropole, explique Jean-Marie Duthilleul, architecte spécialiste des transports. Ce qu'on propose, c'est une sorte de gigantesque métro généralisé, avec 24 lignes fonctionnant quasiment comme le métro parisien. » Comment y parviennent-ils ? D'abord en utilisant l'existant : à l'ouest de Paris, leur nouvelle ligne vers Versailles utilise celle d'un train de banlieue, puis à Nanterre elle est construite en aérien sur l'A 86 jusqu'au Bourget, puis sur l'autoroute A 1 jusqu'à Roissy. « Cons-

truire sur du routier, c'est possible, tout le monde le fait sauf la France ! s'exclame Christian de Portzamparc. En plus, cela permet d'avoir des gares connectées au réseau routier, que nous ne mettons pas de côté. » A l'est, une ligne nouvelle part du Bourget et gagne Champigny sur des voies ferrées qu'il faudra rénover. Au sud, la desserte du plateau de Saclay est envisagée, y compris par un bus de grande puissance.

Un projet à 25 milliards d'euros

« Et on fait aussi des nouvelles lignes en souterrain, poursuit Sylvia Casi, qui travaille avec Roland Castro. On les a programmées dans les zones densément habitées, où il n'était pas question d'éventrer des villes entières pour faire passer un métro. » Ces lignes de métro souterraines reprennent plus ou moins les tracés du projet de la région Arc Express au sud et au nord de Paris, ainsi que la ligne prévue par le projet du Grand Huit de l'Etat à l'est desservant les secteurs enclavés de Clichy-Montfermeil. Sur le papier, ce travail est séduisant. « Certaines lignes peuvent être mises en service rapidement, explique

Jean-Marie Duthilleul. Il faudrait six à sept ans pour celle dite de la grande ceinture est. Il ne manque plus que la volonté politique. »

Les architectes ont chiffré l'ensemble à 25 Mds€. « C'est le même prix que le projet de Grand Huit de l'Etat, mais on fait beaucoup plus », assure Roland Castro, qui plaide pour que l'ensemble des 10 cabinets rassemblés dans un Atelier international du Grand Paris, obtiennent davantage de moyens financiers pour poursuivre ses travaux.

Reste à savoir quel impact peut avoir cette proposition. A la Société du Grand Paris (SGP), chargée de mettre en œuvre le projet de l'Etat, on assure qu'on « prendra en compte ces travaux ». Mais l'enthousiasme est loin d'être partagé. Certains spécialistes des transports doutent de l'efficacité du système, qui aurait le défaut de mélanger trop de moyens de transport différents avec trop peu de trajets directs. Malgré tout, les architectes ont obtenu un soutien de poids la semaine dernière : en visite à l'Elysée, Nicolas Sarkozy les a félicités et a demandé que leurs travaux soient sérieusement analysés.

SÉBASTIEN RAMNOUX



L'architecte Christian de Portzamparc avait imaginé ce type de métro aérien construit sur route pour le périphérique parisien. Il pourrait être adapté au réseau autoroutier.

(ATELIERS CHRISTIAN DE PORTZAMPARC.)

Ce schéma combine deux principes : utiliser des infrastructures existantes (à l'ouest avec la ligne rouge qui utilise la ligne U de train de banlieue puis se poursuit en aérien sur le réseau autoroutier A 86-A 1), et construire de nouvelles lignes (tracés hachurés, qui représentent des lignes de métro souterraines). Ces lignes ne sont pas d'un seul tenant : il faudra changer aux intersections. Les architectes prévoient aussi de créer des transports en commun sur les autoroutes (A 4, A 14, A 86).