

Événement

Les premiers entretiens d'Orbival : anticiper et accompagner le projet de métro du Grand Paris

COMPTE RENDU RÉALISÉ PAR **Pierre Zembri**

DANS **TRANSPORTS URBAINS 2018/1 N° 132**, PAGES 3 À 6

ÉDITIONS **GROUPEMENT POUR L'ÉTUDE DES TRANSPORTS URBAINS MODERNES**

ISSN 0397-6521

DOI 10.3917/turb.132.0003

Date de mise en ligne : 01/06/2019

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://stm.cairn.info/revue-transport-urbains-2018-1-page-3?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Événement

Les premiers entretiens d'Orbival : anticiper et accompagner le projet de métro du Grand Paris

Compte rendu réalisé par PIERRE ZEMBRI

L'association Orbival, un métro pour la banlieue, émanation de territoires de la petite couronne Sud de Paris, a été créée en 2006 pour faire passer l'idée auprès de l'état et de la Région de la nécessité de réaliser un métro de rocade extra muros. Portée par un consensus politique sans faille, et avec le discret soutien de la RATP, elle a réussi à mettre sur l'agenda politique national ce qui est devenu le métro du Grand Paris. à l'heure du démarrage de la réalisation de ce projet hors normes, il paraissait important de réorienter l'association sur les conditions de mise en œuvre et la valorisation du métro, en lien avec les territoires traversés. L'enjeu est de taille car les phases travaux ne sont pas toujours bien vécues. Les premiers entretiens d'Orbival constituent un premier jalon de ce processus.

Les premiers entretiens d'Orbival ont eu lieu le 8 décembre 2017 au Musée d'art contemporain du Val-de-Marne (MacVal) de Vitry-sur-Seine. Ils ont été suivis le lendemain de balades urbaines autour du site des deux futures gares de Vitry-Centre et des Ardoines. Largement ouverts au public, ils ont réuni élus, spécialistes des transports, de la mobilité et de l'urbanisme (parmi lesquels plusieurs membres du comité de rédaction de Transports Urbains), autour de d'une question importante, celle des processus d'anticipation, de représentation et

d'appropriation des projets en amont de leur réalisation. Deux tables rondes ont successivement exploré la construction et le partage d'un récit collectif, puis la prévision et l'anticipation de l'impact d'une nouvelle infrastructure majeure de transports publics.

Cette remobilisation autour de la concrétisation du projet, au sein des territoires qui l'avaient le plus demandé et qui seront les premiers servis (le premier tronçon de la ligne 15, entre Noisy-Champs et le Pont de Sèvres,

traverse essentiellement des communes adhérentes de l'association), intervenait de surcroît en amont d'un événement hautement symbolique : l'inauguration le 3 février 2018 du premier tunnelier, baptisé steffie-orbival, à Champigny. De façon plus conjoncturelle, des tensions étaient en train de se faire jour entre élus et gouvernement à propos du calendrier de réalisation des autres lignes, et son redimensionnement éventuel du fait d'une dérive importante des coûts, ce que n'a pas manqué de rappeler Christian Favier (1) dans son allocution introductive.

Construire et partager un récit collectif

Cette première table ronde rassemblait Jean-Marc Offner, directeur général de l'A'urba (2); Yo Kaminagai, Délégué à la conception RATP; Jean-Dominique Secondi, consultant sénior de l'agence Arter; Yasmine Boudjenah, Première adjointe au Maire de Bagneux et Marc Letourneur, acteur majeur du renouveau du tramway à Grenoble, Strasbourg et Montpellier.

Jean-Marc Offner a axé son exposé sur la manière de nommer les projets (ou leurs composantes) et les modalités de construction d'un récit collectif, en s'appuyant à la fois sur l'exemple de Bordeaux mais aussi sur les premiers métros puis le RER. Le récit collectif est important pour rendre dans un premier temps le projet intéressant pour ceux qui ont des marges de manœuvre pour en tirer parti et pour les inciter à agir en ce sens dans un second temps. Ce récit a donc l'intérêt de permettre à des personnes de s'approprier le transport, et à des décideurs

publics et privés de converger dans leur processus de décision pour valoriser le Grand Paris Express. Dans le cas de Bordeaux, il consiste à affirmer que le

1) à la fois Président de l'association et du Conseil départemental du Val-de-Marne.
2) Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine



■ Les participants de la première table ronde durant l'exposé de Jean-Marc Offner (photo : Association Orbival)

Événement

tramway a réveillé une ville belle mais assoupie, fait découvrir la Garonne aux Bordelais, permis d'urbaniser la rive droite de la ville, de rénover les façades, et de revaloriser ou requalifier les espaces publics. Ce discours embrasse la totalité des mutations urbaines. Il fabrique du territoire et un sentiment d'appartenance.

Marc Letourneur a abondé dans le sens de Jean-Marc Offner en prenant l'exemple de Strasbourg: le projet de transport est en permanence englobé dans un projet urbain, à la réalisation duquel il contribue. Le tramway doit aider certaines parties de la ville à changer de fonction, et il est important que les habitants valident ces changements par l'usage effectif. Le meilleur exemple en est la mise en place d'un nouveau plan de circulation au centre de Strasbourg le 24 février 1992: la place Kléber désertée par les automobiles devient du jour au lendemain un lieu de promenade très prisé qui rend tout retour en arrière impossible.

Yo Kaminagai a pour sa part tenté d'attirer l'attention des participants sur les enjeux de l'intermodalité autour des futures stations. Le Grand Paris Express incite à réfléchir sur ce qu'elle sera demain: intégration de la voiture partagée, du vélo, de la trottinette en location, et des modes nouveaux ayant vocation à évoluer, ce qui contraindra le pôle d'échange à présenter une flexibilité forte, à laquelle nous ne sommes pas encore préparés. L'objet pourtant en apparence éprouvé que constitue la gare

Entendu pendant la première table ronde

« Un transport collectif fabrique du territoire et un sentiment d'appartenance. La ville de Paris s'est battue contre l'état et les sociétés de transport pour bénéficier de son propre métro, contrairement à d'autres villes telles que Londres. Le RER a quant à lui inventé la région parisienne, en définissant des frontières. Le Grand Paris Express pourrait créer le territoire institutionnel de la métropole du Grand Paris. Il a l'intérêt de ne pas se fonder sur une idée agrandie du Paris intra-muros, mais de changer d'échelle. » (Jean-Marc Offner)

« La réalisation d'un objet, tel qu'un nouvel autobus, repose sur des méthodes qui rassemblent des acteurs, animés par des personnes aguerries, pour faire émerger une vision commune. Le concept dessiné par des designers ou architectes fait ensuite office de cahier des charges pour la réalisation de l'objet. Nous ne l'avons pas fait pour l'objet urbain. » (Yo Kaminagai)

routière est amené à évoluer de façon radicale. La RATP l'imagine en deux blocs: une partie publique, la station voyageurs, et une partie technique, constituée par un *réservoir à bus*, où s'effectue la recharge rapide des véhicules électriques ainsi que les pauses des conducteurs. Il n'est pas exclu que des autobus y passent la nuit ce qui permettrait d'éviter la construction de centres bus supplémentaires rendue nécessaire par la modification des normes de remisage. Cette configuration a été adoptée pour le pôle d'échange des Ardoines, où le rez-de-chaussée d'un immeuble accueillera la partie technique sans contrainte particulière pour les autres utilisateurs.

Au-delà du pôle d'échanges élargi, Yo Kaminagai propose de changer de dimension et d'ambition en développement de véritables *hubs urbains*. Ces derniers ne proposeront pas exclusivement du transport, mais également des services opportuns, commerciaux ou non, qui permettront de faire vivre ces lieux. Si l'économie de profit fait relâche en soirée et les dimanches, d'autres économies (collaborative, associative, sociale) sont disponibles. Les mobiliser et les organiser est un véritable défi. Enfin, Yo Kaminagai propose d'approfondir les méthodes de co-conception des gares pour faire davantage émerger une vision commune et permettre de mieux visualiser les options discutées via des simulateurs architecturaux.

Jean-Dominique Secondi, en charge d'une mission d'assistance à la SGP sur l'accompagnement culturel du métro du Grand Paris, a détaillé les éléments permettant de mieux s'approprier le futur réseau. Contrairement au tramway, il n'y a pas d'infrastructures continues très visibles, mais un ensemble d'émergences ponctuelles qui ne permettent pas de se représenter un tracé. L'accompagnement culturel vise à rendre le futur réseau plus qualitatif, à lui donner une identité (via les horloges par exemple), à faire des gares des lieux de vie et des éléments d'un patrimoine en train de se constituer.

Yasmine Boudjenah a développé le cas de l'écoquartier de Bagneux, qui va accueillir en même temps la ligne 15 du GPE et la ligne 4 prolongée du métro parisien « classique », avec une très originale Place des deux Métros. L'accent est mis sur les relations avec les habitants, avant tout soucieux de ce qui va se passer en surface: le métro

doit respecter l'histoire de leur quartier, leur parole, leur vision, avec un accent particulier sur les jeunes générations. Un élément crucial est la dénomination de la future station, qui doit être choisie par les habitants. Un récit collectif s'organise assez naturellement autour de cette démarche.

Ces interventions étaient très riches. Elles font émerger trois thèmes. D'abord, nommer n'est jamais innocent. Jean-Marc Offner a souligné l'hybridité de ce projet mal identifié, qui évoque à la fois les notions de métro et de gare. Yo Kaminagai a ensuite mis en exergue les notions de métro et de RER, soulignant que le RER représentait la modernité des années 1970. Les ambiguïtés sont peut-être liées au fait que nous essayions d'assigner des réseaux à des catégories, qu'il semble intéressant d'essayer de bouleverser. Les notions d'interconnexions et de pôle d'échange ont également été évoquées. Le rôle de *ceinture limitante*, abordé à deux reprises, permet de s'interroger sur le fait que nous assimilions ou non ce périmètre de la ligne 15 à une nouvelle ceinture ayant du sens. Les références actuelles sont routières, avec le périphérique et l'A86. Un changement de culture radical nous attend, en passant de la référence routière à la référence transport public.

Pour citer Jean-Marc Offner, le récit collectif consiste à affirmer: « *Le transport est fait pour moi.* » L'appropriation consiste dès lors à identifier les apports du réseau pour soi. Mais le métro ne sera pas utilisé que par les habitants à proximité des gares. Nous aurons donc une nouvelle géographie des flux sur l'ensemble du réseau. L'appropriation collective, pour un projet de ce type, est d'ordre régional. La question du sentiment d'appartenance se pose pour le tramway, qui est un marqueur très fort dans la ville. Les centres de maintenance, gares, etc., sont les seuls objets qui ponctueront le métro. Il est intéressant de voir comment s'opère la transposition des codes du linéaire à des objets ponctuels.

Prévoir et anticiper l'impact d'une nouvelle infrastructure majeure de transport public

La seconde table ronde rassemblait Arnaud Passalacqua, historien spécialiste des transports parisiens; Daniel Béhar, professeur à l'école d'urbanisme de Paris; Philippe Ventejol, ancien

Événement

directeur des études générales, du développement et des territoires à la RATP; Anne Maïkowsky, Directrice territoriale Seine Amont à Grand Paris Aménagement, et Christian Garcia, Directeur des relations institutionnelles à la Société du Grand Paris.

Arnaud Passalacqua a tenté de mettre en perspective le projet du GPE avec le RER qui avait été la grande affaire francilienne des années 1960 et 1970, et qui vient de fêter des 40 ans. Après avoir projeté un reportage de 1969 sur l'ouverture du premier tronçon du RER A entre Boissy-Saint-Léger et la Nation, il a axé son propos sur le temps long des projets, confrontés à un contexte évolutif durant l'ensemble du processus de passage entre l'idéal et l'infrastructure matérielle. Les arbitrages tout au long de la réalisation ponctuent une évolution en phase avec celle de l'environnement du projet.

Philippe Ventejol a apporté un éclairage complémentaire aux constatations faites par Arnaud Passalacqua, du fait de sa participation à l'ensemble des processus de transformation du réseau ferré régional et à l'ensemble des réflexions préliminaires au Grand Paris. Si le contexte a beaucoup évolué en quarante ans, c'est essentiellement du fait des gains de temps initialement permis par le RER qui ont permis à un nombre considérable de ménages de s'éloigner en grande couronne, afin de gérer à leur niveau les questions foncières auxquelles aucune collectivité ne voulait s'attaquer. La saturation de la zone centrale, en tant que passage obligé des flux, ne pouvait être résolue que par un réseau de rocade performant qui permettait par ailleurs de résoudre quelques inégalités d'accessibilité assez criante en première couronne.



■ Daniel Béhar et Anne Maïkowsky (photo : Association Orbival)

Daniel Béhar s'intéressait pour sa part aux effets territoriaux prévisibles du GPE. La démarche qu'il a entreprise a commencé par une exploration de la littérature scientifique disponible sur la question, et elle s'est heurtée rapidement au fait que l'ensemble des infrastructures qui ont fait l'objet de bilans sont des lignes radiales (de type RER ou Transilien). Le GPE sera un métro de rocade, la plupart des communes qu'il desservira le sont déjà par des lignes lourdes radiales de métro ou de RER. Ce sont donc les effets de mise en correspondance qu'il faudra observer. Deux questions essentielles se posent dès lors. La première est celle des acteurs : ménages, investisseurs, entreprises, etc., et leur façon de se saisir des projets. La seconde est celle du temps, avec les changements intervenus dans trois temporalités : entre

aujourd'hui et l'ouverture des lignes, dans les premières années après l'ouverture, et enfin avec l'ensemble du réseau réalisé, ce qui démultiplie l'accessibilité. Par ailleurs, le futur métro s'implantera dans une zone déjà dense. Il ne contribuera donc à la densifier davantage qu'à la marge, mais il place la première couronne dans une situation inédite avec un risque important de renforcement des congestions, dans un contexte viaire moins flexible. La densification risque donc de gagner la seconde couronne, en contradiction avec l'idée initiale d'intégration entre Paris et sa périphérie immédiate.

Anne Maïkowsky a détaillé pour sa part deux projets d'aménagement liés à des gares du GPE : les Ardoines (Vitry-sur-Seine) et la zone logistique du Sénia, à

Entendu durant la seconde table ronde

« En amont, l'histoire du projet est une succession de champs des possibles qui se referment, jusqu'au jour de l'inauguration. Le RER a fêté ses 40 ans il y a quelques jours. Il est cependant daté de 90 ans, les premières ébauches d'un métro régional faisant l'objet d'un rapport de 1927. Les travaux ont commencé en 1961 » (Arnaud Passalacqua)

« La conjonction de l'effet d'interconnexion, de l'effet de saturation, et des disponibilités foncières, renforcera les effets de densification de la première couronne. L'effet d'intégration concerne plutôt la première et la deuxième couronne, plutôt que Paris et la première couronne. Toute la focalisation de l'action collective repose aujourd'hui sur les quartiers de gare, et non sur la recomposition du système métropolitain. Or le métro n'est pas qu'un moyen de transport, mais un processus systémique, qui a vocation à transformer la tectonique des plaques de la région parisienne, qui ne fait aujourd'hui l'objet d'aucune gouvernance. » (Daniel Béhar)

« Il a été indiqué qu'il fallait donner au Grand Paris une identité forte, ce qui m'effraie; je considère que l'ensemble du réseau doit avoir une identité, afin que les personnes qui vivent, travaillent et se déplacent au sein de l'agglomération et de la région puissent trouver la même facilité d'usage que celle que l'on accorde au métro de Paris. » (Philippe Ventejol)

« Nous pouvons également nous interroger sur notre manque d'ambition. Nous nous sommes posé la question, pendant un temps, de la longueur des quais. Nous avons choisi celle de 108 mètres. Ce manque d'ambition, pour la réalisation de cette infrastructure de transports, est fondamental. Nous ne sommes en effet pas capables de nous projeter dans 50 ans. » (Christian Garcia)

Événement

cheval entre Thiais et Orly. Dans le premier cas, 86 ha sont en cours d'aménagement avec plus d'un million de m² programmés (7700 logements dont 40 % de statut social). Dans un contexte industriel qu'il n'est pas question de remettre en cause, et afin d'éviter la constitution d'une enclave autour de la future gare, un projet urbain se développera autour d'un nouveau franchissement du faisceau SNCF qui constitue à l'heure actuelle une véritable coupure. La desserte fine du nouvel ensemble sera assurée par la ligne Tzen 5 à construire. Le second projet est plus restreint en surface (16 ha). Il vise à insérer des logements et des bureaux dans une zone logistique de surcroît peu accessible. La stratégie d'aménagement n'est pas encore complètement fixée.

Christian Garcia a recentré le débat sur les relations entre le GPE et les territoires desservis. Appelant à faire preuve de beaucoup de modestie devant un

chantier historique, qui concerne 200 kilomètres de lignes de métro, 68 gares et 8,5 millions d'habitants, avec les contraintes que nous connaissons, la meilleure voie ne peut résider que dans la concertation, avec des prises de contact directes. 178 réunions publiques ont été organisées en trois ans dans le Val-de-Marne, et 17 comités de pilotage. Cette méthode est celle d'Orbival, avec le président Favier, Jacques JP Martin et l'ensemble des acteurs et des villes adhérentes à l'association. Le Grand Paris se devait de reprendre ce modèle, qui commence à porter ses fruits avec des amendements comme des accès supplémentaires aux gares. Si la modestie s'impose ans le dialogue avec les territoires, Christian Garcia a regretté que le projet ait manqué d'ambition dans son dimensionnement : a-t-on vraiment pris en compte 50 ans d'évolution de la fréquentation avec suffisamment de marge ?

Il est vrai que le surcroît de fréquenta-

tion que l'on peut attendre d'une réalisation aussi ample est très difficile à anticiper. Autant peut-on commencer à estimer correctement l'effet TCSP de surface après 30 ans de réalisations, autant il est difficile d'estimer la plus-value apportée par le maillage créé par le GPE, puisqu'il donnera de la valeur à l'ensemble du réseau, mais aussi à l'ensemble des localisations possibles. Le champ de possibles pour s'implanter, qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises, se démultiplie. Il est dès lors délicat d'émettre des prévisions fiables, avec un risque réel de sous-estimation.

Au terme de discussions nourries et de débats constructifs très appréciés par les participants, il apparaît que les Entretiens d'Orbival ont vocation à se poursuivre, avec des thématiques correspondant à l'avancement du projet. D'ores et déjà, il est acquis que la seconde édition aura lieu le 18 octobre 2018 à Bry-sur-Marne.



■ Les participants de la seconde table ronde durant l'exposé de Christian Garcia (photo: Association Orbival)