

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DEBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Octobre 2010

PARIS MÉTROPOLE



PARIS METROPOLE est un syndicat mixte qui regroupe actuellement 150 collectivités de l'agglomération parisienne, de différents échelons (communes, groupements de communes, départements et région) et de diverses sensibilités politiques. Son objectif est d'agir en faveur de la solidarité, de la cohérence, du rayonnement, et du développement durable du territoire métropolitain.

PARIS MÉTROPOLE

55, rue de Lyon

75012 PARIS

Tél. : 01 75 77 35 85

Mail : contact@parismetropole.fr

Site web : www.parismetropole.fr

Trois enjeux déclinés en quinze principes pour le réseau de transports collectifs métropolitain

Dans le cadre des trois débats publics sur de grands projets d'infrastructure en Ile-de-France, **PARIS METROPOLE souhaite porter une première contribution au débat et n'entend pas opposer le projet Arc Express à celui du réseau de transport public du Grand Paris.** Trois enjeux déclinés en 15 principes fondamentaux permettent d'éclairer les choix à réaliser en matière d'investissement, d'exploitation et de modernisation du réseau de transports collectifs métropolitains.

Au préalable, les élus de PARIS METROPOLE rappellent que :

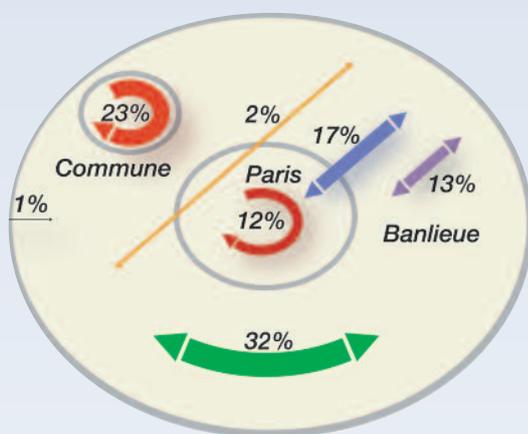
- sans attendre la réalisation des grands projets d'infrastructure définis par la loi du 3 juin 2010 relative au "Grand Paris", il est urgent de répondre aux limites actuelles des transports en Ile-de-France en combinant dès à présent un accroissement significatif de l'offre de transports et le renouvellement massif des équipements (modernisa-

tion des lignes de RER, désaturation des réseaux par l'augmentation de la fréquence de certaines lignes), conformément au Plan de Mobilisation, engagé en juin 2009 par la Région et les Départements et dont la mise en œuvre doit être immédiate ;

- le financement des transports, tant en investissement qu'en fonctionnement, doit aussi tenir compte de projets moins lourds, mais à impact plus rapide et important pour le maillage, comme les réseaux et les dessertes de proximité, notamment en matière de bus et tramways ;
- comme le suggère Gilles CARREZ dans son rapport "GRAND PARIS, FINANCEMENT DU PROJET DE TRANSPORTS", une articulation étroite doit être assurée entre le STIF, autorité organisatrice des transports depuis la loi de décentralisation de 2004, et la SGP, créée par la loi du 3 juin 2010.

Concevoir un réseau accessible pour tous les Franciliens et usagers du Bassin parisien

L'amélioration des déplacements des Franciliens exige une approche globale. Il s'agit de construire un système de transports pensé pour permettre un maillage du territoire à toutes les échelles. Le développement des transports doit être pensé dans le cadre d'une logique visant à rapprocher habitat et emploi.



Répartition géographique des déplacements en Ile-de-France : une nouvelle approche
(Source : « Enquête Globale Transport de 2001 » - IAU IDF mars 2005)

1. Desservir prioritairement les zones les plus peuplées et les principaux pôles existants sur tout le territoire métropolitain

Face à la saturation du réseau de transports collectifs et l'essor démographique et économique de l'agglomération, les projets de transports doivent répondre en premier lieu aux besoins actuels des secteurs les plus peuplés et des principaux pôles existants (économiques, commerciaux, logistiques, universitaires...) sur tout le territoire métropolitain.

2. Répondre aux situations d'urgence pour contribuer à réduire les inégalités sociales et territoriales

Pour permettre le renforcement et le dynamisme de la métropole dans le respect du principe d'équité entre les territoires, il faut desservir les secteurs les moins accessibles ou les plus pauvres, lesquels méritent des actions prioritaires.

3. Favoriser les secteurs ayant un fort potentiel de développement pour limiter l'étalement urbain

Le réseau de transport doit permettre de desservir les secteurs à très fort potentiel de développement en termes de logements, d'emplois et d'accueil d'équipements structurants, générateurs de trafic. Les aéroports notamment doivent bénéficier d'une desserte efficace, de qualité et rapide avec la capitale et entre eux car ce sont des pôles d'emplois importants et des facteurs de dynamisme économique.

Les nouvelles gares devront être implantées, dans une logique de compacité urbaine et de mixité des fonctions, au cœur de projets denses ou à immédiate proximité des équipements structurants, en veillant à ne pas favoriser l'étalement de l'agglomération. Une attention particulière devra être portée aux gares terminus pour favoriser l'utilisation des transports en commun par tous les habitants de la grande couronne non directement desservis, et ce dans une logique multimodale.

4. Connecter les lignes de rocade avec les lignes radiales

Les futures lignes de rocade devront être connectées avec l'ensemble des réseaux structurants desservant le Bassin Parisien, existants ou projetés. L'objectif est de mettre en place un maillage complet de la métropole : renforcer les nœuds de transport existants (aéroports, gares TGV, interconnexions RER et Transilien...) et créer des points de correspondance entre les lignes de rocade et les TER pour les usagers du Bassin Parisien. Le choix des stations devra se faire en fonction des caractéristiques actuelles ou projetées des territoires, en concertation avec les collectivités locales concernées.

5. Irriguer le territoire en profondeur grâce à un maillage efficace avec le réseau de proximité

En complément du réseau structurant, il faut mettre en place une desserte de proximité (bus, tramway, bus à haut niveau de service) qui permettront d'assurer un maillage fin du territoire métropolitain. Les gares sont appelées à devenir de véritables pôles multimodaux, par des interconnexions faciles et nombreuses entre transport collectif, voiture, vélo.

Raisonner en termes de qualité de service pour les usagers

1. Augmenter la fiabilité des déplacements : régularité, sécurité, temps de parcours garanti, vitesse commerciale attractive et cadencement des trains

Pour une politique de transports tournée vers l'usager, il ne s'agit plus seulement de raisonner en termes de tracés d'infrastructures nouvelles ou de territoires desservis mais de qualité de service, notamment en ce qui concerne les temps de transports. L'usager doit bénéficier d'une qualité de service lui permettant de circuler rapidement et confortablement, avec des temps de trajet garantis et fiables.

2. Améliorer le service rendu, l'information et le confort de l'usager : harmonisation des systèmes d'exploitation, simplicité des correspondances et qualité des services

Les Franciliens sont en attente d'une plus grande lisibilité et d'une harmonisation des systèmes d'exploitation RATP et SNCF. Les associations d'usagers demandent notamment un système d'information unique et une meilleure synchronisation des réseaux pour simplifier les changements d'une ligne à l'autre. Les gares doivent par ailleurs être conçues comme des centralités offrant des aménités (services, commerces) et des correspondances faciles et aisées.

3. Assurer la désaturation des lignes existantes surchargées

L'augmentation de la fréquentation des transports collectifs a entraîné une saturation du réseau dans la zone dense de l'agglomération, provoquant une dégradation de service notamment sur les lignes RER. Pour décharger les lignes ferrées arrivant sur Paris et les gares parisiennes, il est nécessaire de créer une rocade de Première Couronne et de généraliser la modernisation des infrastructures de toutes les lignes de RER existants à l'instar du projet en cours sur le RER B sur sa section Nord.

4. Éviter la saturation des lignes par des parcours trop longs

Il faut veiller à réparer et à ne pas renouveler les erreurs du passé par la création de lignes trop complexes (systèmes de fourches comme pour la ligne 13 du métro) ou trop longues (RER C et D).

Pour cela, les projets de création ou d'extension de lignes doivent être appuyés par des études poussées et des modélisations permettant d'évaluer le nombre de voyageurs attendus à court, moyen et long terme. Sur cette base, leur conception doit garantir des réserves de capacité y compris à moyen terme (10-15 ans) afin de ne pas aboutir à une saturation immédiate.

5. Concevoir une tarification solidaire, simplifiée et adaptée à une nouvelle stratégie de service multimodale (véhicules individuels, bus, métro, tramway, RER, TER, TGV, etc.)

Aujourd'hui, 70 % des abonnés disposent de forfaits 2 ou 3 zones correspondant à leur bassin de vie : le système de tarification actuel ne répond plus aux besoins et aux modes de vie des Franciliens.

La tarification doit faire partie intégrante de la conception du réseau futur et participer d'une nouvelle stratégie multimodale de services de transport, encourageant l'utilisation des transports en commun.



Gare RER (Paris Métropole, septembre 2010)

Financer un réseau ambitieux et optimisé

1. *Élaborer un phasage équitable territorialement, garantissant la performance d'ensemble du réseau, et permettant le plus fort report modal vers les transports collectifs*

Au-delà de la définition d'un réseau ambitieux et optimisé, une programmation à moyen terme (2020-25) devra être élaborée. Le Rapport Carrez apporte des éléments intéressants pour un phasage équitable territorialement.

2. *Établir un plan de financement tenant compte des coûts d'investissement et d'exploitation des lignes, en affectant des recettes nouvelles*

Les collectivités locales appellent à une poursuite de l'effort financier de l'Etat et demandent la concrétisation des engagements pris.

Au-delà des projets déjà prévus par le plan de mobilisation, le nombre de projets à l'étude impose d'établir une priorité des infrastructures à financer, en laissant des marges de manœuvre pour d'autres opérations nécessaires (rénovation du matériel roulant, gares routières et parkings de rabattement). Enfin, ce plan de financement doit tenir compte du coût d'exploitation et des charges de dettes des futurs services et de leurs conséquences pour les exploitants, pour l'autorité organisatrice, comme pour les collectivités locales.

Le versement transport et l'augmentation de son taux doivent rester strictement consacrés au financement du fonctionnement du réseau de transport.

3. *Prévoir un réseau ferroviaire et fluvial permettant le développement du transport de fret alternatif à la route*

Il s'agit de favoriser le recours à des modes alternatifs à la route. L'utilisation des lignes de fret ferroviaires pour des transports collectifs ne doit pas être faite au détriment du transport de marchandises, mais doit être pensée de manière à garantir sa pérennité et son développement, par un usage partagé des voies ou par la création de nouvelles infrastructures (train, tram-fret...).

4. *Réaliser une rocade de moyenne couronne améliorant les déplacements quotidiens et permettant l'accessibilité au réseau national*

La conception d'une rocade de moyenne couronne doit répondre aux principes suivants :

- la réalisation des rocades LGV et la création de gares TGV de banlieue sont des priorités pour le dynamisme de l'agglomération parisienne. Les nouveaux contournements LGV (interconnexion sud Massy-Orly, interconnexion nord Roissy-La Défense) pourront être utilisés pour des dessertes de type RER et permettre d'envisager la réalisation de nouvelles infrastructures ;
- l'arrivée des 8 lignes TER en gares parisiennes, sans autres arrêts en Ile-de-France, accentue la saturation des lignes dans Paris, notamment pour les 120.000 actifs qui viennent chaque jour en TER pour travailler en Ile-de-France. Des nouvelles correspondances en Ile-de-France pour les TER, connectées aux lignes de rocade, répondraient à une logique d'intermodalité et d'efficacité des déplacements à l'échelle du Bassin Parisien.

5. *Réaliser une rocade complète en zone dense pour créer un maillage avec les radiales existantes*

Dès la deuxième réunion de la Conférence Métropolitaine du 9 novembre 2006, les élus de la métropole parisienne se sont positionnés en faveur de la réalisation d'une ligne de métro de rocade en zone dense. Des études de trafic ont mis en évidence que la réalisation complète de la rocade en augmente l'efficacité de 20 %. Il s'agit de réaliser une rocade bouclée et entièrement réalisée sur un mode « métro », contribuant à offrir une desserte fine des territoires, notamment ceux qui ne sont pas actuellement desservis, en assurant les connexions indispensables avec les réseaux de transports existants et à venir.

PARIS METROPOLE travaille depuis sa création à construire des points de vue partagés entre élus de la métropole sur les questions de déplacements.

Ce cahier d'acteurs vise à contribuer aux débats publics en portant une vision rassemblant les collectivités autour d'enjeux majeurs pour l'avenir de toute la métropole (de petite, moyenne et grande couronne). PARIS METROPOLE souhaite ainsi que les projets de transports soient conçus dans le cadre d'une évolution de l'ensemble du réseau, au service d'une meilleure desserte et du développement durable de tous les territoires.

A cette fin, et dans l'intérêt des Franciliens, PARIS METROPOLE entend appréhender les débats publics de façon pragmatique et constructive. Il formulera son avis d'ici la fin de l'année en tenant compte de la dynamique des échanges qui auront eu lieu.

